

**Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Sociais
Departamento de Antropologia
Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social**

***O trabalho dos tripulantes de Corral, Chile.
Colocando o local no global.***

Gonzalo Rodrigo Díaz Crovetto

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Lins Ribeiro

Brasília, 31 de Março de 2010

***O trabalho dos tripulantes de Corral, Chile.
Colocando o local no global.***

Gonzalo Rodrigo Díaz Crovetto

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Lins Ribeiro

Tese apresentada no Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, no dia 31 de março de 2010, como um dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Antropologia.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Gustavo Lins Ribeiro (DAN/UnB) (Presidente)

Prof. Dra. Bela Feldman-Bianco (Unicamp)

Prof. Dr. José Sérgio Leite Lopes (UFRJ)

Prof. Dra. Antonádia Borges (DAN/UnB)

Prof. Dra. Cristina Patriota (DAN/UnB)

Suplente:

Prof. Dra. Andréa Lobo (DAN/UnB)

RESUMO

O presente trabalho busca compreender as diferentes relações entre espaços locais e contextos globais a partir das experiências de trabalho e da vida de três gerações de tripulantes da comuna portuária de Corral (situada a 900 km ao sul de Santiago no Chile). Corral, um pequeno povoado portuário situado ao sul do Chile, se encontrou em diferentes momentos de sua história e a partir de diversas formas, conectado a espaços regionais, nacionais, internacionais e transnacionais. Acompanhar as experiências e vivências dos tripulantes e traçar uma cartografia da viagem me servem como fio condutor das diferentes narrativas interligadas entre Corral e o mundo. Para isso, me baseio em uma pesquisa etnográfica multi-situada que busca acompanhar e compreender os vários deslocamentos dos tripulantes ao mesmo tempo que exploro histórias de vida de três gerações diferentes de tripulantes.

PALAVRAS CHAVES:

Antropologia da globalização, tripulantes, portos, Corral.

ABSTRACT:

This thesis aims to comprehend the different relations between local spaces and global contexts, as based on the life and work experiences of three generations of seafarers in the port village of Corral (900 km south of Santiago). A small port community in the south of Chile, Corral has been connected to regional, national, international and transnational spaces in different moments of its history and through several ways. Following the experiences and the living of the crewmembers and drawing a travelling cartography serves as a thread of the different narratives that involve Coral and the rest of the world. This intent is based on a multi-situated ethnography that seeks to follow and understand the different displacement of the seafarers, as well as exploring the life stories of these three different generations.

KEYWORDS:

Anthropology of globalization, seafarers, ports, Corral.

Agradecimentos

“Anthropological fieldwork, of which life-history taking is part, is an exceedingly complex and difficult process. It is, above all, a collaborative enterprise, a fact of great importance that until fairly recently has been rather neglected (Langness and Frank 1981:32)”.

Depois de tanto tempo de travessia por lugares tão diferentes e de pessoas que me apoiaram de diversas formas, se faz meritório pensar que uma etnografia, tanto em seu processo investigativo como o de escrita, é sem dúvida, um trabalho colaborativo. Pois sem o apoio, inspiração e ajuda de outras pessoas, esta tese não estaria aqui, ou talvez tivesse tomado outros rumos, seja no *being there* ou no *being here* (Geertz 1988). Ambos os lugares-momentos distinguidos por Geertz são complexos e, sobretudo, estão além da vida do campo e da academia. Se faz presente um grande medo de esquecer algumas pessoas, a elas minhas sinceras desculpas.

São grandes e especiais os agradecimentos que devo ao meu orientador, o professor Gustavo Lins Ribeiro. Foi sem dúvida um grande interlocutor nos momentos de *being here*, com sábias orientações, disposto a escutar, refletir e debater. Conteí a grande vantagem de um *hispano falante* de primeira categoria, capaz tanto de entender como de corrigir meu espanhol (que a estas alturas, depois de quase oito anos em Brasília, tem lamentavelmente muito de *portuñol*). Além disso, Gustavo abraçou de cheio o projeto desde o começo, me apoiando em todos os momentos difíceis e inclusive incentivando minhas outras linhas de pesquisa.

A minha orientadora de Mestrado que deixou ensinamentos que perduraram no tempo (sobretudo nas indicações dos momentos de *being there*), Ellen Fensterseifer Woortmann.

Aos presidentes do Sindicato de Tripulantes Temporalmente Embarcados N°1 de Corral, Juan Carlos Inostroza (1993-2007), Miguel Moya (2007 a 2009) e Pedro Paive (2009). À Yessica Pérez que por um período foi secretária do sindicato.

A minha banca de qualificação do meu projeto de doutorado, os professores: Paul Little e Mariza Peirano por seus excelentes conselhos, observações e motivações. Aos professores/as do DAN por seus estimulantes cursos. À Professora Mariza Peirano, por me inspirar profundamente em seus cursos. À banca que aceitou participar da minha defesa: Bela Feldman-Bianco, José Sergio Leite Lopes, Antonadia Borges, Cristina Patriota e Andrea Lobo.

A todos os professores e auxiliares administrativos do Instituto de Ciências Sociais e da Escola de Antropologia da Universidade Austral de Chile, os quais me apoiaram durante meu período de graduação e durante minha tese de doutorado; seja com discussões, leituras, bibliografias ou amizade. Em especial, sou grato aos professores: Yanko González Cangas, Alejandro Saavedra, Juan Carlos Skewes, Fernando Maureira, Roberto Morales, Fabián Almonacid e María Eugenia Solari. A Yanko González lhe devo também o convite de participar em sua investigação de doutorado em Chaihuín durante janeiro e fevereiro de 2002, momento o qual conheci e me aproximei pela primeira vez do trabalho dos tripulantes. Agradeço-lhe também por gentilmente ter me enviado uma cópia transcrita de uma entrevista que realizei naquela época.

A Paola Lagos e Juan Carlos Figueroa do Laboratório de Cine, do Instituto de Comunicação da Universidade Austral de Chile, os quais, respectivamente, me orientaram e permitiram acesso ao equipamento. A Juan Parra, quem me brindou com uma ajuda estratégica, além de uma linda amizade, em minhas incursões no campo.

A minha família, em especial, aos meus pais, Santiago e Isabel, que me apoiaram infinitamente, com grande amor ainda que à distância, há mais de oito anos.

A Paloma, que sem seu amor, dedicação e apoio estratégico, não poderia ter finalizado este trabalho. Além disso, lhe sou infinitamente grato pela ajuda e força final para poder terminar esta tese.

A Marcelo Godoy, da Direção de Museus da Universidade Austral, que forneceu o acesso a arquivos digitais.

Aos meus entrevistados/as, que gentilmente, me entregaram suas palavras e tempo, por isso lhes sou infinitamente grato. Ao povo de Corral (e sua diáspora temporalmente dispersa) e sua história, que entre coragem y sacrificio, entre passado e presente, me ensinou muito.

A minha geração do Mestrado (2003-2005), da qual tenho excelentes recordações.

Às *velhas* e às *novas* gerações que tive o prazer de conhecer em um novo tempo de Katakumba, sobretudo de gratas noites infinitas até o amanhecer, donde em parte, foi escrita esta tese: Rogério, Marcus, Júnia, Alda, Adolfo, Yoko, Júlia, Josué, Sandro, Amanda, Fabiola, Fernando, Carlos Alexandre, Homero, Lívia, Leo. À Júnia Marusia também é merecida honra especial, pois me acompanhou em emocionantes jogos de xadrez, que acima de tudo eram desestressantes, além de sua constante e sábia leitura antropológica a distância de grande parte dessa tese, lhe sou muito grato. À Carol Hoffs, com quem compartilhei grandes debates, conversas e epifanias em Brasília, Lisboa e no mundo virtual.

Ao projeto Play! e seus sócios, Ruiz Lopes, Paula Saad e Paloma Sanches pela paciência, compreensão e carinho.

Às pessoas que transcreveram grande parte dos cassetes (que somados, deram quase mil páginas): Astrid Alvarado, Bilha Ojeda, Elena Nava, Daniela Carrasco y Verónica Pérez.

Às pessoas que tornaram meus campos e minhas diferentes residências mais fáceis de serem vivenciados, além de me prestarem constantemente ajuda em: Santiago de Compostela, Los Molinos, Chaihuín, Corral e Brasília.

Aos meus companheiros do doutorado (geração 2005), em parte também companheiros do mestrado, Giovana Acácia Tempesta, João Miguel Sautchuk, Marcus André Cardoso, Marcia Leila de Castro Pereira, Gustavo Menezes e Luís Cayon.

Ao corpo administrativo do departamento de Antropologia da Universidade de Brasília: Rosa, Adriana, Cristiane e Paulo, que suportaram meus constantes incômodos com incrível dedicação solícita. Obrigado.

Ao coordenador do PPGA/Dan José Pimenta e à comissão da PPGA DAN que soube compreender meu pedido de prorrogação.

Às pessoas, amigos/as e familiares que fazem minha vida mais fácil dia a dia em Brasília, entre outros: Mari, Matheus, Pilar, Fátima, Erick, Ragnar, Giovanni.

Ao CNPQ do qual fui beneficiário de uma bolsa de doutorado durante o período 2005-2009.

As pessoas que gentilmente traduziram esta tese: Maira Monte, Thiago de Aragão, Fernando Firmo, Alex Lima, Emanuela Barros, Sandro Almeida e Mariana Carpenezzi.

Dedico esta tese a Santiago D.T. e Isabel C.R., meus pais, que vivem minha longa e aparentemente permanente ausência, lhes agradeço infinitamente todo o amor e o apoio dado.

A Paloma P.S., quem também viveu minhas ausências e me apoiou com grande amor.

Aos Navegantes de Corral e a todos os habitantes de Corral (e de suas diferentes localidades).

ÍNDICE

PRIMEIRA PARTE :

CARTOGRAFIAS: O LOCAL DO GLOBAL.

CAP.1: INTRODUÇÃO, MARGENS E ROTAS: A BITÁCULA DE UMA VIAGEM.....	PÁG.1
CAP.2: GLOBALIZANDO O MUNDO, TRASNACIONALIZANDO O MAR? ANTECEDENTES E CAMINHOS DO COMÉRCIO E DO TRANSPORTE MARÍTIMO, DO TRABALHO DE TRIPULANTE E DAS LEGALIDADES ENVOLVIDAS.....	PÁG.41
CAP.3: A INSERÇÃO DE CORRAL NO (SISTEMA) MUNDO. ENTRE CONTEXTOS LOCAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS	PÁG.90

SEGUNDA PARTE :

O TRABALHO DOS TRIPULANTES: VIDAS QUE FALAM.

CAP.4: A PRIMEIRA GERAÇÃO. PRIMEIROS RUMOS.....	PÁG.143
CAP.5: A SEGUNDA GERAÇÃO E A TERCEIRA GERAÇÃO. RECONVERSÕES E ENCONTROS.....	PÁG.182

TERCEIRA PARTE :

DESLOCANDO-SE: FLUXOS E INTERCONEXÕES.

CAP.6: DE CORRAL A GALÍCIA.....	PÁG.240
CAP.7: ETNOGRAFANDO OU O ENCONTRO ETNOGRÁFICO NA ESPANHA.....	PÁG.259

QUARTA PARTE:

VIVENDO O TRASNACIONALISMO

CAP.8: DOCUMENTOS E OBJETOS: CARTOGRAFIAS DA VIAGEM.....	PÁG.289
---	----------------

QUINTA PARTE:

TUDO ZARPE TEM UM RETORNO.

CAP.9: (DES)FRAGMENTANDO OU CERTAS CONCLUSÕES.....	PÁG.315
BIBLIOGRAFIA.....	PÁG.321
ANEXO.....	PÁG.331

ÍNDICE DE FOTOS, FIGURAS E QUADROS

FOTOS.

Capítulo 1

Foto N° 1, Vista parcial de Chaihuín (entrada norte), p. 15.

Foto N° 2, Vista parcial de Corral (do morro La Marina), p. 16.

Foto N° 3, Vista Parcial de Corral (do mirante), p. 17.

Capítulo 3

Foto N° 4. A antiga sede da empresa Haverbeck y Skalweit Ltda. em Corral, p. 114.

Foto N° 5, Ruínas Altos Hornos de Corral (2007), p. 119.

Foto N° 6, Vestígios Atuais da Balheira de San Carlos, p.121.

Foto N° 7, Instalações da Indústria Siderúrgica durante seu funcionamento, p. 125.

Foto N° 8. Siderúrgica no passado. Colección Dirección Bibliotecas – U.A.Ch, p. 130.

Foto N° 9. Baía de Corral, p. 134.

Foto N° 10, Vista do Amargo del Puerto, p. 138.

Foto N° 11, Uma embarcação pesqueira da companhia El Golfo na baía de Corral, p.139.

Foto N° 12. O novo porto de Corral, p. 140.

Foto N° 13. Lanchas de passageiros que cruzam a baía de Corral, p. 142.

Capítulo 5

Foto N° 14, O louco (*Concholepas concholepas*), p. 206.

Capítulo 6

Foto N° 15, Cais de Passageiros de Corral. Vista em direção a Valdivia, p. 245.

Foto N° 16, Vista do píer desportivo e do porto (nos fundos), p. 252.

Foto N° 17, Detalhe entrada Porto de Ribeira, p. 255.

Foto N° 18, Detalhe de Placas de Acesso ao Porto de Ribeira, p. 255.

Foto N° 19, Acesso ao Porto de A Pobra do Caramiñal, p. 257.

Capítulo 7

Foto N° 20, El Montecruz em A Pobra do Caramiñal, p. 265.

Foto N° 21, Vista parcial da Sala de Máquinas, p. 274.

Foto N° 22, Trabalho de Limpeza nas Bodegas, p. 275.

Foto N° 23, Roupas de Trabalho no barco, p. 281.

Foto N° 24, Em terra, p. 282.

Capítulo 8

Foto N° 25, A pasta do sindicato, p. 295.

Foto N° 26, Certificado de Vacinação Internacional, p. 297.

Foto N° 27, Livreto de Embarque e Carnê de Tripulante, p. 299.

Foto N° 28, Livreto de Embarque Panameño, p. 300.

Fotos N° 29 e N° 30, A casa e vista de A Casa em Chaihuín, p. 305.

Fotos N° 31 e N° 32, Alguns objetos expostos na sala, p. 305.

Fotos N° 33 e N° 34, Living-Comedor de outro tripulante em Corral, p. 306.

Foto N° 35, Bilhetes do Mundo: Parte da Coleção de Don José, p. 310.

Foto N° 36, Coleção de Cartões Telefônicos de Don José, p. 311.

Foto N° 37, Jabali de Abdijan, Costa de Marfil (em minha prateleira), p. 314.

FIGURAS.

Capítulo 1

Fig. N° 1, Mapa Chaihuín-Corral-Valdivia, p. 13

Capítulo 2

Fig. N° 2, O mundo e o Tratado de Tordesilhas, p.60

Fig. N° 3, Zonas Marítimas (Stopford 2006:429), p. 73.

Capítulo 3

Fig. N° 4, Mapa de Valdivia 1784, p. 100.

Capítulo 6

Fig. N° 5, Mapa da Galícia, Comunidade Autônoma da Espanha, p. 249.

Capítulo 7

Fig. N° 6, Grupos de Idade, p. 285.

QUADROS.

Capítulo 3

Quadro N° 1, Censo da População Corral Ano (1920 até 2002), p. 118.

Quadro N° 2, Número de Naves Nacionais e Estrangeiras Recaladas em Corral entre 1991 y 2007, p. 141.

Capítulo 7

Quadro N° 3, Tripulação de Montecruz, p. 271.

SIGLAS

ANA	<i>Asociación Nacional de Armadores.</i>
Cimar	<i>Centro Instrucción y Capacitación Marítima.</i>
CORFO	<i>Corporación de Fomento a la Producción</i>
Directemar	<i>Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Armada de Chile).</i>
IACS	<i>International Association Classification of Ships</i>
ILO/OIT	<i>The International Labour Organization (Organização Internacional do Trabalho)</i>
IMO/ OMI	<i>International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional)</i>
INE	<i>Instituto Nacional de Estadísticas.</i>
ISMA	<i>International Ship Management Association</i>
ITF	<i>International Transport Federation (Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte)</i>
ONU	<i>United Nations (Organização das Nações Unidas)</i>
U.A.Ch.	<i>Universidad Austral de Chile</i>
UNCTAD/ CNUCYD	<i>United Nation Conference on Trade and Development Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento).</i>
UNCLOS	<i>United Nation Convention of Law of the Sea.</i>

Alguns Termos Náuticos e Marinheiros.

- Atracar:** Se refere ao processo de chegada do barco ao porto ou píer.
- Autero:** É o barco especializado e propriamente adaptado para transportar veículos.
- Armador:** Pessoa ou grupo dono da embarcação.
- Câmara:** É a seção dos refeitórios, tanto para os tripulantes como para os oficiais. É também o espaço de convivência social. A tripulação da Câmara se remete ao mordomo ou garçom e ao cozinheiro, o número destes depende do tamanho do barco.
- Chiporro:** Como são chamados os tripulantes mais novos.
- Campañas:** É referente ao período de embarque das pessoas, o tempo que se está embarcado. Geralmente se transforma em uma forma de contar os anos.
- Claraboyas:** São as janelas tradicionais dos barcos, usualmente redondas, que permitem a entrada de luz e que, em geral, no se pode abri-las.
- Corraleño:** Pessoa natural de Corral.
- Cubierta:** Denominação dada aos diferentes *pisos* de um barco.
- Eslora:** Largura de um barco.
- Gasero:** Barco especializado, e precariamente preparado, para o transporte de produto de gás.
- Marea:** Tempo de duração das viagens de barco para o tripulante, até que chegue a casa.
- Manga:** Largura de um barco.
- Maquinas:** Abreviação para referir-se a sala de máquinas, que é a sala onde se encontram, entre outros, os diferentes motores do barco.
- Mercante:** Assim são chamados os barcos mercantes que transportam diferentes tipos de carga.
- Práctico:** É o capitão de jurisdição relativo a uma área específica, como um porto ou um canal, que navega o barco nesta região.

Plaza: Se refere a uma vaga, um lugar no barco. Em geral sempre especifica uma especialização dentro de cada área de trabalho: câmara, máquina e convés.

Quimiquero: Barco especializado para o transporte de diferentes tipos de químicos.

Relevo: Quando um tripulante substitui outro tripulante na mesma função no mesmo barco.

Zarpe: Saída do barco do porto ou do píer para iniciar sua rota.

PRIMEIRA PARTE :

CARTOGRAFIAS: O LOCAL DO GLOBAL.

CAP.1: INTRODUÇÃO, MÁRGENS E ROTAS: A BITÁCULA DE UMA VIAGEM.

“Nos últimos tempos, em vez de buscarmos a confortadora intimidade da vida provinciana, temos debatido a distância cultural que separa navio e terra firme, e as maneiras de atravessá-la. Fluxo, mobilidade, recombinação e emergência tornaram-se temas favoritos à medida que a globalização e a transnacionalidade passaram a fornecer os contextos para nossa reflexão sobre a cultura. Hoje procuramos locais para testar nossas teorias onde pelo menos alguns dos seus habitantes são crioulos, cosmopolitas ou *cyborgs*, onde as comunidades são diásporas e as fronteiras na realidade não imobilizam mas, curiosamente, são atravessadas. Frequentemente é nas regiões fronteiriças que as coisas acontecem, e hibridez e colagem são algumas de nossas expressões preferidas por identificar qualidades nas pessoas e em suas produções. Mas aí nos perguntamos, o que há de realmente novo em tudo isso? Não quero entrar aqui na discussão se a globalização é em si uma coisa recente ou não. É claro que os antigos gregos tinham idéias próprias a respeito de um ecúmeno que ia desde o Atlântico europeu até o distante Leste Asiático, e a noção de um mundo cada vez mais interligado tem-nos perseguido desde o infante Dom Henrique, o Navegador, até Marshall McLuhan, e outros. Só que nem sempre se trata da mesma globalização; é preciso, antes de mais nada, periodizá-la (Hannerz 1997:7-8)”

CAP.1: INTRODUÇÃO, MÁRGENS E ROTAS: A BITÁCULA DE UMA VIAGEM.

Primeiro preâmbulo: preparando o zarpe.

Segundo Preâmbulo: certos itinerários.

Nasce uma investigação: um campo entre campos.

Globalização e Antropologia: possíveis genealogias e embates epistemológicos.

Globalização, Transnacionalismos e Tripulantes.

Algumas considerações metodológicas.

Armando o puzzle: a estrutura da tese.

La **bitácora** en sí es un armario o caja de madera, por lo general de forma cilíndrica o prismática, fija a la cubierta de un barco junto a la rueda del timón, y en la que va montada la aguja náutica mediante suspensión cardán, a fin de que siempre se mantenga horizontal a pesar de los balances y cabezadas del buque. En su interior se colocan imanes y al exterior dos esferas de hierro dulce, para anular la acción perturbadora producida por los hierros de abordó y hacer uniforme el campo magnético que rodea a la aguja, con objeto de lograr que en todo momento señale el norte magnético.

Antiguamente, cuando los buques carecían de puente de mando cubierto, solía guardarse en el interior de la bitácora el llamado cuaderno de bitácora, para preservarlo de las inclemencias del tiempo. Aunque el nombre se ha popularizado en los últimos años a raíz de su utilización en diferentes ámbitos, el cuaderno de trabajo o bitácora ha sido utilizado desde siempre.

Ahora bien, el término es usado también para nombrar un registro escrito de las acciones que se llevaron a cabo en cierto trabajo o tarea. Esta bitácora incluye todos los sucesos que tuvieron lugar durante la realización de dicha tarea, las fallas que se produjeron, los cambios que se introdujeron y los costos que ocasionaron¹.

¹Citação textual: <http://es.wikipedia.org/wiki/Bit%C3%A1cora>

Primeiro preâmbulo: Preparando o zarpe.

“De fato, todo meu empreendimento científico se inspira na convicção de que não podemos capturar a lógica mais profunda do mundo social a não ser submergindo na particularidade de uma realidade empírica, historicamente situada e datada, para construí-la, porém, como “caso particular do possível”, conforme a expressão de Gastón Bachelard, isto é, como uma figura em um universo de configurações possíveis (Bourdieu 2008:15)”

O presente texto busca conhecer e compreender o trabalho e a vida dos tripulantes de Corral, uma pequena cidade portuária do sul do Chile, através de um recorte histórico e da memória local, junto a minhas aproximações etnográficas que buscaram acompanhar parte dos fluxos e deslocamentos dos tripulantes. Explorando diferentes gerações de tripulantes, em uma etnografia que privilegiou o trabalho com histórias de vida, procuro também compreender as diferentes articulações entre espaços locais como Corral e contextos de ação global. Soube desde cedo, talvez antes mesmo de iniciar propriamente minha pesquisa de doutorado, que o trabalho e a vida destes tripulantes iriam me apresentar interessantes diretrizes para questionar e rever diferentes questões dentro do marco temático de uma antropologia da globalização; questões e temas como: migração, fluxos, dinâmicas indentitárias, fronteiras, etc.

Talvez um dos trabalhos do antropólogo, em contraste com outros cientistas sociais, consista em enfrentar os limites do *local*; os limites do particular desse local. Limites que não apenas servem para aprofundar esse conhecimento cultural particular, mas também para confrontar-se com o jogo do possível, no resgate de um comparativismo, não cego, mas como algo plausível. Nesse sentido, estou especialmente interessado em como processos homogeneizadores são vividos em experiências e junções locais. Desvendar o particular do caso do porto de Corral e das diferentes gerações de tripulantes é desvendar uma história que vai além de Corral, mas que sempre retorna a Corral.

Outro interesse deste trabalho se radica em combater certas *suposições*. Não podemos esquecer que a antropologia, ou melhor, as *antropologias*, são uma prática social enraizada a instituições sociais e histórias particulares de desenvolvimento, de evolução

e de difusão – entre outros aspectos (Díaz 2008). As suposições que quero enfrentar se relacionam a *visões totalizantes* sobre o global, sobre o local, o rural, os processos de transnacionalização, etc. Na antropologia da globalização ainda há muito mais o que se pesquisar do que se dizer, o tema parece mais voltado a uma saturação ensaística do que a trabalhos etnográficos (Ribeiro 2000). Creio que as grandes contribuições da antropologia para o tema da globalização e dos processos de transnacionalização radicam em sua colaboração etnográfica e empírica (Erikensen & Nielsen 2007, Lewellen 2002). De fato, essa tem sido uma das maiores riquezas da antropologia frente a tantos temas também estudados por outras disciplinas. Os antropólogos/as são conhecidos pela capacidade de dizer *mas em tal parte ou em tal grupo a situação é diferente* ou ainda mais, por conseguirem *estranhar* o cotidiano e o aparentemente conhecido. A esse respeito, nota-se o seguinte comentário de Wolf:

“La expansión capitalista puede o no puede hacer inoperantes determinadas culturas, pero su difusión demasiado real plantea en efecto cuestiones sobre la forma en que los sucesivos grupos de personas arrastradas hacia la órbita capitalista ordenan y re-ordenan sus ideas para responder a las oportunidades y exigencias de sus nuevas condiciones. El hecho de plantear estas cuestiones no significa el fin de la etnografía. Muy por el contrario: se necesita con urgencia *más etnografía*, precisamente porque no podemos saber las respuestas sólo en un terreno teórico (Wolf 2005:5, destaque meu).”

Assim, a história dos tripulantes de Corral coloca formas diferentes de viver e de constituir processos e diretrizes frente às *condições da transnacionalidade* (Ribeiro 2000), e de como enfrentar os diferentes *scapes* de Appadurai (2001). Deste modo, esta tese intenciona por um lado, responder a simples pergunta Quem são esses tripulantes? e ao mesmo tempo aprofundar entre encontros locais-globais-locais permitidos por um aparato de fluxos e regulações transnacionais de larga transcendência histórica.

Segundo Preâmbulo: certos itinerários.

“¿Qué ves, Walt Whitman?
¿Quienes son aquellos a quienes saludas y que te saludan sucesivamente?
Contemplo a los marineros del mundo...
Contemplo a los buques de vela y de vapor del mundo:
unos, agrupados en el puerto; otros navegando...
Algunos doblan el Cabo de Hornos...;
Esperan en Liverpool, Glasgow, Dublín, Marsella, Lisboa, Nápoles, Hamburgo, Bremen
¡Esperan en Valparaíso!...”

Walt Whitman, Salut au monde ! (Roe e Tellier 1993 :154).

Ao longo da história das diversas culturas e grupos sociais distribuídos pelo mundo, o mar tem sido lugar de imaginários, mitologias, trabalho, descobertas, viagens, guerras e aventuras. É possível o diferenciar como lugar de práticas e, conseqüentemente, como parte da configuração de *habitus* específicos (Bourdieu 2002). Se pode associá-lo também a mundos econômicos e simbólicos de grupos sociais que vivem a suas margens (i.e. comunidades costeiras). O mar e o trabalho nele efetuado se tornam objetos econômico e simbólico para estes grupos (Bourdieu 2003). O trabalho no mar, como no campo, apresenta, portanto, todo um mundo de *saber-fazer* (Woortmann e Woortmann 1998). Poderíamos falar então de *culturas marítimas* que compartilham, em diferença e semelhança, certas disposições frente a saberes, práticas, cosmologias e imaginários. Atualmente, o mar, os portos e os pequenos povoados e cidades adjacentes, se constituem como ricos nichos de várias culturas marítimas e portuárias com diferentes envergaduras, que apresentam, além disso, uma gama diferenciada de trabalhos e profissões associados ao trabalho no e com o mar.

Na antropologia, desde as primeiras investigações etnográficas, destacam-se trabalhos que remetem ao mar como lugar de práticas e atividades econômicas em conjunção a universos simbólicos². Não obstante, o passar dos anos traz consigo grandes alterações tanto para os grupos sociais e culturas estudadas pela antropologia, como para a própria disciplina. Este processo, para alguns de alterações radicais, para outros de transformações graduais, foi tomando, cada vez com força maior, a importância das

² Entre estés, a modo de ejemplo, se destacan las obras de Malinowski en las Islas Trobriand ([1922] 1976) y de Firth con los Tikopia ([1936] 1998) y posteriormente con pescadores malayos (1971).

relações entre diferentes espaços, sejam estes locais regionais, nacionais e internacionais, e contextos políticos, econômicos, legais, entre outros. Assim foi que a antropologia, no instante de encarar *seu trabalho etnográfico*, foi cursando novos rumos em dita direção, tanto a partir de opções teóricas como metodológicas. Deste modo foi gerada uma diversidade de abordagens para encarar o problema das inter-relações espaciais, de fluxos e interações (Lewellen 2002). Mas não somente o *espaço* foi se colocando em tela de juízo, mas também o tempo, o que levou a vocábulos como mudança, transformação e simultaneidade. Hoje em dia, estudar as diferentes práticas de trabalho associadas ao mar e aos barcos requer atenção às dinâmicas locais, marcadas tanto por referências a tradições e costumes, como a processos de modernização em condições cada vez mais influenciadas pela compreensão do espaço-tempo e por um capitalismo flexível (Harvey 2002). Dessa forma, acaba sendo de especial interesse conhecer e entender como se vivem diferentes *tempos* e como se conectam diferentes *lugares*.

Tal consideração situa a inserção dos *tripulantes corraleños* em um mercado mundial de trabalho. Podemos considerar estes trabalhadores como pertencentes a uma profissão com extensão global, não somente por estar regulada transnacionalmente, mas também por serem os tripulantes e seu trabalho os facilitadores do maior fluxo, comércio e intercâmbio mundial de bens (Alderton 2004 et all, Donn 1992 e Stopford 2006, entre outros). Além disso, a historicidade da categoria do trabalho de tripulante forma parte de uma historicidade da globalização. As *experiências* dos tripulantes de Corral, suas histórias e relatos de vidas, me ofereceram, portanto, marcos para se pensar práticas transnacionais em um sistema mundial; práticas referenciadas e inter-relacionadas a campos econômicos, políticos, legais, sociais e culturais. Seus relatos me ajudaram a entender formas de viver experiências transnacionais, ao mesmo tempo que me permitiram formar *certas cartografias* das experiências das viagens constantemente realizadas por eles.

A inserção dos tripulantes do sul do Chile, especificamente de Corral e Chaihuín (uma de suas localidades) em um mercado internacional de trabalho, me levou a considerar também diferentes interconexões entre *agências* locais, regionais, nacionais e internacionais por parte de diversos coletivos político-econômicos (Estados, corporações, sindicatos, organismos governamentais, associações e sindicatos, entre

outros), à medida que o trabalho e a formação dos tripulantes estão afetados por estes corpos. Com o correr da pesquisa, e à medida que se ampliavam os horizontes etnográficos originais, me deparei com a importância de compreender a história de Corral para entender o acesso dos tripulantes a uma rede de trabalho mundial, ao mesmo tempo que podia entender esta categoria laboral em um tempo, observando seus contrastes e buscando suas origens. Aliado a isso tive que me deparar com um contexto maior, o decorrer histórico próprio da indústria do comércio e do transporte marítimo e, com isso, da categoria de trabalho do tripulante – pois transformações na indústria acabam influenciando nas condições de trabalho do tripulante. Assim foram se conjugando várias histórias, biografias, geografias, memórias, lugares, políticas, pessoas e indústrias, questão que foi refletindo os níveis de interação entre diferentes *espaços* e *tempos*.

Apesar de que a formação e os diferentes processos de trabalho dos tripulantes estarem regulados e afetados por distintas esferas e grupos de influência, cabe destacar que é a relação com o mar permanece, se bem de formas distintas, no trabalho no barco. A própria inserção nesse mercado e nas formas particulares em que a mesma se dá, generosamente refletida em seus relatos de vida, revela uma situação peculiar que ressalta a importância das experiências históricas locais das *culturas marítimas* associadas a processos econômicos, sociais e políticos mais amplos. No entanto, assim como importa a história do lugar, importam as biografias dos tripulantes que, entre as diferentes gerações, enfrentam, de alguma maneira, o local no global de uma profissão.

A inserção de tripulantes no mercado laboral global ocorre sob o regime de acúmulo capitalista baixo uma segmentação étnica que foi se estabelecendo mundialmente (Wolf 2003) a partir do estabelecimento das bandeiras de conveniência que permitiram a contratação de tripulantes de várias nacionalidades. Mas este movimento não teria se intensificado sem a compreensão do espaço-tempo, possibilitado pelas melhorias tecnológicas e comunicacionais (Harvey 2002).

Há uma história em parte comum, em parte diferente entre Corral e os tripulantes. Mas se trata sobretudo, de uma historicidade e da memória relativa a *um espaço*, Corral e seus arredores, e a um *grupo social específico*, os tripulantes. Assim, os processos de globalização e transnacionalização são vividos distintamente tanto para o *lugar* como

para as *pessoas*. O local do global e o global do local se referem, diferenciadamente, tanto aos tripulantes quanto a Corral. Vale distinguir então, como o processo globalizador afetou tanto a Corral como aos tripulantes e, de forma geral, a seus outros habitantes.

Se todo espaço é por sua vez um espaço temporal, marcado por camadas de eventos, as pessoas também vivem *um* tempo e estão marcadas pelas experiências ocorridas (Das 1995). Nem Corral nem os tripulantes são categorias fixas no tempo. Por isso dediquei tanta importância, neste trabalho, por seguir caminhos que explorem uma *historicidade* de Corral e uma *memória* a partir dos relatos das diferentes gerações de tripulantes. É no contraste do tempo que posso observar as diversas conjunções tanto de Corral como do trabalho e da vida dos tripulantes em contextos transnacionais sob os processos de globalização. O tempo é um marcador de eventos *cruciais* (Mintz 1985), ou também *críticos* (Das 1995), tanto para Corral como para os tripulantes. É por meio do tempo e dos diferentes eventos transcorridos nele que armo, em grande parte, este trabalho.

Por outro lado, cabe apreciar que o mar tem sido e é parte vital do passado e do presente do Chile. Desde cedo, já na época pré-colombiana, se instalaram, em diferentes áreas dos 4.720 km de costa³ do futuro país, diversos grupos étnicos que desenvolveram, distintamente, uma cultura relacionada ao mar. Durante o período colonial, o mar e os poucos portos estabelecidos, porque a Espanha manteve uma pobre política de desenvolvimento portuário na colônia chilena (Benavides et al 1998), tiveram um papel central para o comércio colonial e para o avanço territorial, que sempre foi interligado ao marítimo. O começo da República trouxe consigo a consolidação do território nacional e a abertura comercial do *novo* país, pois a colônia vivia sob o monopólio comercial espanhol e de seus vice-reinados estabelecidos na América Latina, questão que fomentou o forte contrabando com outros países (como França e Inglaterra) e entre as colônias (Villalobos 1982). Esta abertura incluiu os portos chilenos nas rotas, cada vez mais intensas, de barcos mercantes que passavam pelo Estreito de Magalhães ou pelo Cabo de Hornos, os quais começaram a efetuar escalas comerciais e de abastecimento, internacionalizando com isto, os portos chilenos e as cidades adjacentes. Questão que, diga-se de passagem, consagrou imaginários sobre o Chile, como bem

³ Frente a un ancho promedio de 177 kms.

destaca a obra de Roa e Tellier (1993), uma compilação de trechos de textos de autores da literatura ocidental que não conheceram o Chile, mas o tiveram como referência em seus livros, formando parte de uma cultura marítima (transnacional?) com alusões ao mar, aos portos e aos marinheiros. Atualmente, os portos fazem um papel fundamental na economia chilena, centrada principalmente na exportação de matérias primas.

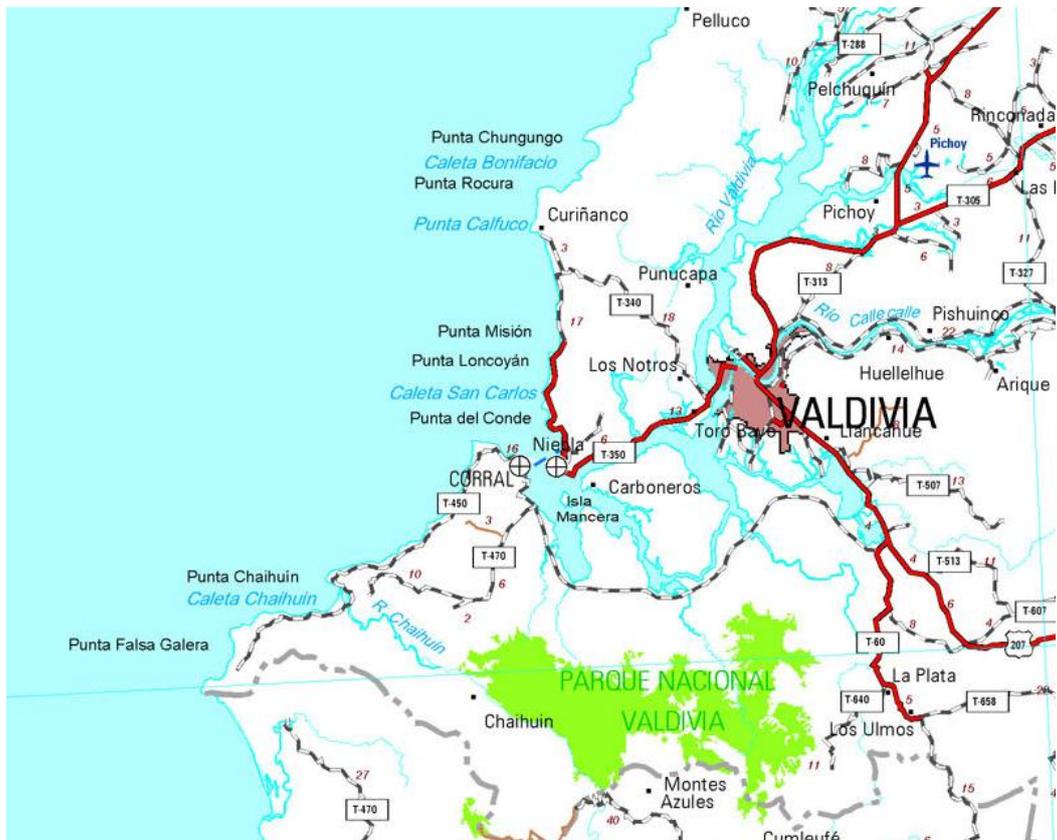
Nasce uma investigação: um campo entre campos.

“The ethnographic encounter, like any encounter, however distorted in its immediacy or through time, never ends. It continually demands interpretation and accommodation (Crapanzano 1985:140).”

“Anthropology is not a set of questionnaires which are handed over, filled out, and handed back. Most of the anthropologist time is spent setting around waiting for informants, doing errands, drinking tea, taking genealogies, mediating fights, being pestered for rides, and vainly attempting small talk – all in someone else’s culture. The inadequacy of one’s comprehension is incessantly brought to the surface and publicly displayed (Rabinow 1977:154).”

Minha tese está vinculada a duas experiências de investigação anteriores, as quais foram levadas a cabo quando me encontrava realizando minha graduação em Antropologia Social na Universidade Austral de Chile (1997-2002) localizada na cidade de Valdivia, a uns 900 km ao sul de Santiago. Primeiramente, conheci algumas das diferentes localidades de Corral durante meu quinto semestre de estudo (1999), momento em que participei, junto a outros alunos, de um estudo do professor Juan Carlos Skewes sobre o patrimônio cultural de Corral (situada a uns 30 km a oeste da cidade de Valdivia) e suas diferentes localidades. Investigação que me colocou, ainda que a partir de breves incursões, em contato com o dito lugar, configurando minhas primeiras *cartografias espaciais* da zona de Corral e, em especial, com a localidade de Chaihuín, localidade que me era, até então, completamente desconhecida. Foi também nesse trabalho de campo que conheci algumas pessoas que, além de me brindarem com amizade, me ajudaram de diferentes maneiras em minhas próximas incursões.

Fig. N° 1, Mapa Chaihuín-Corral-Valdivia⁴.



Entretanto, meu primeiro *contato* com o tema propriamente dito de minha tese, foi no afã de outra pesquisa. Quando me encontrei finalizando minha graduação, recebi um convite para participar de um outro estudo, desta vez se tratava da pesquisa de doutorado do professor Yanko González (2004). A tese visava vivências da juventude entre os habitantes da localidade rural costeira de Chaihuín e privilegiava, para tanto, um trabalho com histórias de vidas. Foi assim que, entre uma e outra entrevista, conheci Daniel⁵ e sua experiência de trabalho em barcos pesqueiros por diferentes mares e portos. Suas palavras, junto ao brilho de alguns *souvenirs*, me cativaram e, de alguma maneira, se transformaram no *tema* o qual algum dia eu iria tornar a explorar e tentar entender. Havia encontrado meu próprio estranhamento em uma investigação alheia, encontrei *o exótico* em algo que estava se tornando familiar (Clifford 1986).

⁴ Obtido na página da web do Ministerio Obras Públicas (MOP) do Chile em janeiro de 2010, http://www.mapas.mop.cl/pdf/Lam5_Reg_14_10_SIG_2ed_150dpicorregida.pdf

⁵ Substituí, ao longo de toda a tese, grande parte dos nomes originais. Recobro as vozes em um documento com a memória relatada o qual me encontro elaborando para os que participaram da pesquisa e para a comunidade de Corral em geral.

Saber que existiam outros tripulantes em Chaihuín que trabalhavam em barcos mercantes me deu alguns *insights* no momento de pensar temáticas e leituras ministradas no curso de Antropologia da Globalização durante meu mestrado em Antropologia Social na Universidade de Brasília⁶. *Insights* que, mesmo tímidos, me permitiram questionar alguns pontos sobre migração, fluxos, identidades, localidades rurais, entre outros aspectos, a partir da particular característica de inserção laboral dos tripulantes no mercado mundial de trabalho e dos constantes fluxos transnacionais, assim como seus contínuos retornos para Corral e Chaihuín.

Passaram-se cinco anos para que eu finalmente voltasse a Chaihuín, tempo no qual finalizei minha graduação e o mestrado em Antropologia Social cursado na Universidade de Brasília (2003-2005). Voltar a Chaihuín era a oportunidade, mesmo com olhos totalmente diferentes, de retornar ao campo, desta vez com tema novo e próprio⁷. O retorno a Chaihuín, me trouxe então, um reencontro com Daniel. Logo que realizei algumas conversações informais, marquei o que seria a primeira entrevista com registro de áudio de minha pesquisa. Daí saíram milhares de idéias, mas também, a força do que alguns chamam de técnica de bola de neve (Taylor & Bogdan 1998), ou simplesmente, quando uma pessoa evoca outra. Foi em Chaihuín onde encontrei grandes interlocutores e amigos dos quais tentei seguir suas rotas, suas *campañias* e suas vidas.

⁶ Ministrado pelo professor Gustavo Lins Ribeiro (segundo semestre de 2003), quem se tornaria o orientador da presente tese.

⁷ Talvez nesse momento não o tinha muito claro, porque era meu primeiro campo, no entanto, depois de tantas idas e voltas a lugares diferentes, me dei conta que o antropólogo em campo, é também um *produtor* de campo. Ele tem que planificar e fazer malabares entre tempo e dinheiro, e ainda que alguém tenha lido comentários sobre esses tipos de problemáticas (Rabinow 1977, Barley 2005, Levi-Strauss 2001, Malinowski 1997, entre outros), estas questões só se fazem evidentes, quando as vivemos.

Foto N° 1, Vista parcial de Chaihuín (entrada norte).



Inicialmente, e ingenuamente, coloquei meus limites etnográficos na localidade de Chaihuín, motivado pelos peculiares marcos geográficos da comunidade. Por um lado, um alto morro dá início à localidade desde o norte (Huape é o nome da localidade anterior), pelo sul, a ponte que cruza o rio Chaihuín é outro limite (Huiro é a próxima localidade), a leste estava o mar e os próprios morros se encarregavam de marcar um certo limite a oeste (Cadillal Bajo é a localidade vizinha situada a oeste). Se Corral já era um município distanciado e de difícil acesso, Chaihuín, o era mais ainda. Tal localidade se encontrava distanciado a uns 40 km de Corral por um caminho de *tierra-rípido*⁸ recentemente feito. A idéia de encontrar aí em Chaihuín um grupo de pessoas dentro de uma comunidade de uns 600 habitantes, que viajavam por todo o mundo como tripulantes embarcados em diferentes barcos de diversas companhias, era, por assim dizer, um *grande achado* para revitalizar os estudos sobre globalização. Além disso, permitia debater algumas suposições sobre localidades rurais que eu já vinha discutindo naquela época (Díaz 2004, 2006).

⁸ Estrada de terra com pequenas pedras.

Foto N° 2, Vista parcial de Corral (do morro La Marina).



Entretanto, prontamente meu trabalho de campo iria marcar outro caminho, relacionado fortemente à história de Corral, até então vagamente conhecida por mim. Por meio das referências de Daniel, cheguei à porta de Gustavo em Chaihuín, informante fundamental durante toda minha pesquisa, a quem encontrei em minhas duas breves incursões em campo durante 2006 (janeiro e dezembro do mesmo ano), na Espanha (2008) e na volta da Espanha (2008). Gustavo, além da gentileza de sua amizade, mostrou sempre um interesse pelo bom andamento de minha tese; de fato, às vezes, parecia que partes dos rumos do campo eram norteados por ele, destacando o que poderia ser importante.

Compreendi então que a experiência de Daniel como tripulante estava mais associada a uma experiência pessoal de deslocação até a cidade de Puerto Montt (capital regional, situada a uns 250 km ao sul), onde havia completado sua educação básica e média. Lá havia se confrontado com a possibilidade de trabalhar em pesqueiros, primeiro em mares chilenos, para logo embarcar por diferentes rumos internacionais, para finalmente, retirar-se e voltar a trabalhar como mergulhador-pescador em Chaihuín. Por outro lado, a história de Gustavo, oriundo de Corral, e sua opção de trabalhar como tripulante, estão relacionadas à história de sua família e do próprio Corral. Assim, desde cedo, notei que parentescos, genealogias, trabalhos e inclusive futebol, não somente

eram marcos de *estruturas estruturantes* em torno do trabalho com e no mar, mas também podiam armar redes de deslocação interna entre Corral e localidades como Chaihuín. Foi Gustavo também que começou a tecer meu campo. Me recordo bem da primeira entrevista, essa entrevista que desvendara todo um mundo novo, dessas entrevistas onde parece que saímos aturdidos, inebriados por nossas idéias e esgotados por densas redes de informações e histórias apresentadas em um curto tempo. De Gustavo, fui ao mundo por assim dizer, voltando sempre a Corral e Chaihuín, tal como ele fazia de *campaña* em *campaña*. Pessoas, trabalhos, vidas e lugares pareceram plausíveis de serem conhecidos e compreendidos logo nessa primeira entrevista.

Foto N° 3, Vista Parcial de Corral (do mirante⁹).



Chegar a Corral me levou a transitar não só por sua irregular geografia, marcada por diferentes relevos, por um terreno cada vez menos tímido e pelo azul intenso da beira-mar recebido por uma areia cinza, mas também por seu passado e pelas memórias dos que viveram esse passado. Em Corral, tive grande ajuda para seguir com novos entrevistados e novos caminhos por parte das diferentes diretrizes do sindicato de tripulantes e de seus integrantes, em especial de Juan Pablo Olivares, que me levou a

⁹ Foto do ângulo oposto à recém exposta (N°2).

todas as direções pelos diferentes caminhos de Corral, por seus morros e pela beira-mar, que de alguma forma ou outra me recordavam constantemente Valparaíso, apresentando-me a diferentes pessoas de diversas gerações e ofícios relacionados ao *trabalho no mar*. A voz dos *antigos* também se fez presente, especialmente nos relatos de Víctor Flores, ex tripulante, ex estivador, pescador e dirigente sindical. A partir deles, e de muitos outros, o trabalho do tripulante, suas viagens, e as inserções de Corral foram se fiando para mim em cada incursão.

Por outro lado, cabe ressaltar que, mesmo que em muitos aspectos minha tese de doutorado apresente uma virada radical em relação ao trabalho da minha dissertação de mestrado¹⁰ (Díaz 2005, 2009), existem alguns traços em comum por trás da simples comparação temática. Meu trabalho anterior visava sobre a produção de morangos por parte de famílias nipo-brasileiras de uma região administrativa, Brazlândia, do Distrito Federal do Brasil. Meu estudo havia se motivado como uma forma de ver os contrastes e similitudes com minha pesquisa realizada no Chile para licenciatura em Antropologia Social (Díaz 2002, 2003, 2006). Mas o trabalho de mestrado se desdobrou em novas facetas. Em meu estudo, trabalhei com duas famílias produtoras, uma havia adotado recentemente um sistema de produção natural, enquanto a outra mantinha um sistema convencional, ainda que com diferentes alterações com o passar do tempo. Para conhecer e distinguir as duas formas de produção, trabalhei com a memória da *mudança* ou da *manutenção* de cada família. Cabe destacar que ambas *lógicas produtivas* eram sustentadas por diferentes aparatos *ideológicos*, modelos e formas de *dever ser*. Por trás de cada uma dessas formas, havia uma rede de agentes de intervenção agrária que sustentavam e difundiam diferentes *modelos de desenvolvimento*. Cada um destes modelos, por sua vez, tinha uma história peculiar. Havia também uma inter-relação específica entre modelo, agente e família. Em outras palavras, minha investigação visava compreender conjunções locais-globais através da história de vida da produção e das famílias produtoras – incluindo, claro, a variável étnica *nipo-brasileira*. É neste sentido que meu trabalho atual encontra algumas raízes, ou ramificações, com o precedente. O restante é, aparentemente, tudo novo.

¹⁰ Orientada pela professora Ellen Festenseifer Woortmann, a quem sou grato por todos os seus ensinamentos.

Minha tese nasceu, então, entre o cruzamento de campos e investigações. As particularidades do caso do trabalho de tripulantes encontrado num campo, em parte alheio, cultivaram meu interesse por longos anos, algo que foi se reforçando à medida que ia me acercando cada vez mais ao tema da antropologia da globalização e, por outro lado, à medida que cimentava minhas reflexões sobre epistemologia da antropologia. Soube, desde o início, que a investigação iria me apresentar mais perguntas e incertezas que respostas, algo que talvez todos busquemos em nossas pesquisas de doutorado. Por outro lado, creio que há muito de verdade em questionar-se sobre esse jogo *diga-me com quem andas e te direi por onde andas*. Assim tenho também uma genealogia teórica própria na antropologia, a de um orientador orientado por Eric Wolf, que por sua vez foi orientado por Julian Steward (quem também orientou a Sydney Mintz). Ao mesmo tempo, trabalhei uma temática ligada ao fato de ter vivido longos anos em cidades costeiras no Chile, de ter vivido no estrangeiro, de ter viajado constantemente por longos períodos por diferentes países e de ser um imigrante no Brasil.

A pouca bibliografia específica relacionada ao tema foi outro incentivo, aliada a minha inserção em um tema completamente novo, do qual estava alheio, o que não deixou de ser difícil e estimulante tanto à hora de preparar o projeto de qualificação quanto à hora de escrever esta tese (Que sabia eu acerca de tripulantes mercantes, marcos legais, portos comerciais, etc.?).

Durante meus constantes deslocamentos pelos diferentes lugares que levei a cabo minha pesquisa, cheguei a pensar que meu tempo fora, longe de minha casa-família de Brasília, era, em alguns pontos, semelhante ao vivido pelos tripulantes. Talvez a maior diferença era que minhas idas e vindas tinham um tempo fixo na descontinuidade: terminados todos meus deslocamentos sabia que não iria partir – ao menos tão cedo. Mas senti, insisto, em parte, a dor e as dificuldades das ausências e deslocamentos, e ao mesmo tempo, de alegrias de encontros e de conhecer novas paragens e novas pessoas.

Globalização e Antropologia: possíveis genealogias e embates epistemológicos.

“Theory in social and cultural anthropology is dependent on what questions anthropologists ask. The organizational structure of the discipline and the relation of theory to ethnographic findings are integral to these questions (Barnard 2001:13).”

“Since 1980 one major change in sociocultural anthropology has been and increased focus on global flows of population, ideas, goods, and resources and on the transformations that such massive movements provoke among the populations involved. As the word “globalization” becomes part of our vocabulary, sociocultural anthropologist struggle to understand the ongoing transformation that its use evokes and the implications for our theories and methodologies (Trouillot 2003:1).”

“É importante, hoje, explorar as possibilidades de uma antropologia voltada para a compreensão dos processos que levam a sociedades e culturas a estabelecerem relacionamentos em escala global. Contudo, não devemos nos decepcionar pensando que estamos prestas a descobrir algo totalmente novo (Wolf 2001:35).”

Desde as minhas primeiras incursões em campo, percebi que teria que lidar com um cruzamento de fronteiras temáticas dentro das diferentes experiências de investigação e de estudo da antropologia, em particular, e das ciências sociais em geral. Observei, com o tempo, que tal cruzamento é favorável a linhas de pesquisa enquadradas no âmbito de *uma antropologia da globalização*, tendo isso em vista, concordando com Lewellen (2002) que situa a antropologia da globalização como um lugar de encontro entre diferentes aproximações teóricas e metodológicas. Consequência disso foi minha escolha por uma etnografia multi-situada (Marcus 1986, 1998) – eleição que discuto na próxima seção deste capítulo.

Como trabalhos relativos a uma antropologia da globalização são meus principais interlocutores e considerando que a extensão dos mesmos hoje em dia é muito grande, traço à continuação meu próprio caminho, minha própria genealogia em busca de *emergentes* (Foucault 1969) que permitam compreender e situar da melhor forma as diferentes diretrizes epistêmicas sobre o global na antropologia, para logo poder pensar globalismos e transnacionalismos e perfilar posteriormente o quadro teórico relativo à pesquisa realizada. Por último, mencionarei as linhas etnográficas do trabalho.

Não pretendo discutir aqui os diversificados caminhos de uma antropologia da globalização, nem todas as problemáticas que esta traz consigo para a disciplina; resta

mencionar ao menos, que estes caminhos estão marcados, ou ao menos estimulados, por diferentes diretrizes de aproximações teóricas, temáticas, metodológicas e epistemológicas. Quero explorar duas possibilidades. Primeiramente, há de se distinguir que, se existe algo em comum nos estudos de contextos globalizados, isso está ligado à premissa orientadora por trás da pergunta, não sempre enunciada, sobre a *mudança*; sobre que condições provocaram e provocam certas mudanças nas diferentes sociedades e culturas, e claro, à simples acentuação da *mudança*. Pergunta que muitas vezes foi respondida em torno do contato inter-cultural. Nesse sentido, meu primeiro emergente dessa genealogia é a abordagem *difusionista*, promulgada principalmente pela Escola Alemã do final do século XIX e começo do século XX. Seus postulados, de uma forma simplificada, colocavam a força da mudança entre as culturas a partir de diferentes *contatos*, *empréstimos* e *intercâmbios*. Deveria, portanto, se tecer essa *rede de relações*, situada em *áreas culturais* (Kulturkreise). O importante de tal movimento está na importância dada às redes de relações entre diferentes grupos culturais, mais que nos debates da constituição de *áreas culturais*. O segundo momento é mais complexo, se remete aos estudos de *mudança cultural*, difíceis de serem aglutinados em alguma escola-país especificamente, menos ainda em *uma* abordagem. Se inicialmente a antropologia e sua prática etnográfica se viram marcadas pelo medo do desaparecimento da diversidade cultural prostrada em diferentes grupos étnicos espalhados pelo mundo – em especial em lugares remotos –, o novo *leit motiv* se relacionava, por um lado, ao reconhecimento da troca interna entre as diferentes culturas que requeriam diferentes explicações. Por outro lado haveria de se considerar a premissa de que as culturas e tais grupos estão, efetivamente, *mudando* a partir do contato. A antropologia urbana praticada na América Latina e na África, entre outras partes do mundo ex-colonizado, aponta inicialmente mais que para o estudo da própria urbanidade, para como esta era vivida pelos *antes* isolados grupos em relação a mudanças e transformações. A antropologia feita por antropólogos latino-americanos, em diferentes tempos, arremeteu sob uma linha de transformações culturais que explorava as diferentes consequências do contato inter-étnico. Assim, por um lado o antropólogo mexicano Gonzalo Aguirre Beltran fala de *aculturação*, e enquanto seu conterrâneo Guillermo Bonfil Batalla escreve sobre *controle cultural*, Fernando Ortiz, em Cuba, fala sobre *transculturação* e, no Brasil, Roberto Cardoso de Oliveira conceitualiza a *fricção inter-étnica*. De formas diferentes, e em tempos diferentes, tais autores colocavam em pé de debate *atritos culturais* que incluíam diferentes categorias políticas, diferentes espaços e contextos de

inter-ação, diferentes relações inter-étnicas, inter-grupais, e claro, o embate entre *contato* e *mudança*. A importância dos estudos de mudança cultural é que vocábulos como transformação, integração, inter-relação e hibridismo começaram a cimentar ao passo que distinguiam agências e espaços inter-relacionados. Em ditos termos, Julian Steward propõe seu conceito de *integração cultural*:

“The utility of distinguishing levels of sociocultural integration as well as categories of phenomena can be strikingly illustrated in Studies of cultural change and acculturation (1972:51).”

Assim, a distinção de diferentes níveis de integração cultural se originou frente a um *incômodo* etnográfico, mas que denota, sobretudo, a necessidade de se pensar a inter-relação entre diferentes esferas espaciais, políticas e econômicas entre o local, o regional e o nacional. Ambos os momentos na disciplina demandam uma forte atenção a alguns conceitos e noções, que se constituíram como base da armação conceitual da antropologia da globalização. Pode-se pensar então que se a cunhagem do termo “*globalização*” não tenha se dado pela antropologia, sua adequação nominativa está altamente enraizada na história teórico-conceitual da disciplina. Nesse sentido, os estudos sobre globalização não parecem, de forma alguma, alheios à antropologia; a eles se chega por um caminho próprio percorrido, mais que por uma imposição temática de alguma moda.

Mas há de se agregar outro ponto nesta linhagem parcial, ponto totalmente relacionado ao recém- exposto no que tange a concepção do mundo como um sistema integrado de relações, noção para a qual Immanuel Wallerstein (1974) jugou como papel fundamental na década de setenta, discorrendo sobre a constituição do sistema mundo e as configurações de centro periferias. George Marcus lança uma boa luz sobre o impacto para a antropologia e a etnografia de suas idéias:

“The important influence and appeal of his work has been the introduction of a framework for the intimate reassociation of history and social theory. This has as its practical research imperative the doing of local-level studies of processes and their social construction – in other words, of ethnography sensitive to its context of historical political economy (1986:167).”

Eric Wolf postula que a antropologia cultural começou como antropologia mundial ante as perguntas mundiais que trouxeram o evolucionismo para a disciplina (2005:27). Não

concordo que a antropologia tenha se iniciado com perguntas mundiais e sim com perguntas universais, o que epistemicamente, não coloca necessariamente o mundo e suas inter-relações como problema de estudo. Apesar disso, Eric Wolf com sua *Europa e a Gente sem história* ([1982]2005) escreveu uma eloquente obra que pretendia *mostrar que as sociedades e as culturas humanas não poderão compreender-se verdadeiramente enquanto não aprendermos a visualizá-las em suas inter-relações e interdependências mútuas, no tempo e no espaço* (idem:2). Se pode considerar o trabalho de Wolf como um ponto-de-partida para pensar as interconexões em escala global das diferentes sociedades e culturas, portanto, como uma referência original de uma antropologia da globalização.

Creio que a força da acunhação do termo globalização resultou em algo que se permitiu distinguir uma realidade (em grande parte processual) diferente. Se quis e se quer acentuar uma mudança de condições anteriores. Escapar dessa condição requer escapar da arbitrariedade da temporalidade discursiva da globalização. Por isso alguns acentuam a volta romântica do local, mas novamente caem na falácia de se oporem mais a um momento que a um conceito. Assim, o dilema global-local tem trazido ultimamente um retorno do local como um ponto que se contrapõe à força discursiva do global. Este dilema se resolve se pensarmos o global a partir de experiências específicas, por parte de comunidades específicas, e tempos específicos. Desvendar o global requer então, situar o global em tempos, lugares e comunidades específicas; existe algo mais clássico que isso para a antropologia? A antropologia, e em especial, sua força etnográfica nos brindam esse luxo, nos distanciam das considerações de *entes autônomos* como tem sido no *capitalismo* ou nos dias de hoje, com a globalização – imbuídos de forças, vontades e agências. Pensar o local do global requer também pensar e problematizar o global no local. A existência de forças homogeneizadoras com outras de caráter heterogeneizador toma sentido quando pensamos que o global se vive localmente. É aí que ambas as forças se encontram e geram *conflito*. Temos que nos aprofundar, etnograficamente, nas re-significações locais do global para além da distinção de jogos e ações transnacionais.

Um outro problema epistêmico resulta da concepção de colocar o global ou mesmo a globalização como modelo explicativo do mundo social, pois há nisso uma abstração

confusa, para não dizer errada. Primeiramente, faz desaparecer a história, a historia de lugares, relações, pessoas, comunidades e da própria globalização. A globalização e as condições transnacionais não são coisas dadas como não são entes cheios de vontade própria. A esse respeito, note-se que:

“Al mismo tiempo que se trata de una abstracción, el sistema mundial existe concretamente a través de las operaciones realizadas por los agentes sociales que en él “habitan”. De esta forma, es posible hacer su re-construcción histórica o etnográfica, aunque a partir de experiencias parciales, a través del estudio de sus agentes reales. Podríamos ejemplificar con los exploradores, adelantados y *bandeirantes*, marinos de carabela, las grandes compañías coloniales y sus administradores, trabajadores de grandes proyectos, ejecutivos internacionales, diplomáticos y militares sirviendo a ejércitos imperiales (Ribeiro 2003:109). “

Se a etnografia e o trabalho de campo nela imbuído é um dos maiores representantes disciplinários da antropologia, uma antropologia da globalização mantém então, formas etnográficas peculiares. Diante disso parecem acertadas as reflexões em relação à proposta de etnografias multi-situadas de Marcus (1986, 1998), mas todo trabalho de campo é único, tal como o é toda pergunta por trás dele¹¹.

¹¹ Especificamente em seu artigo de 1986, Marcus dá uma síntese dos trabalhos etnográficos que estariam usando diferentes estratégias para conformar etnografias inseridas em contextos de um capitalismo mundial. Já em 1998, Marcus propõe caminhos e rumos específicos para realizar etnografias em contextos cada vez mais globalizados, os quais, podem ser tomados como considerações, ou melhor, como recomendações, porque, tal como destaca em seu trabalho de 1986, cada investigação tem perguntas específicas a serem respondidas, e cada pergunta, ou ainda, cada trabalho de campo, exige caminhos diferentes.

Globalização, Transnacionalismos e Tripulantes.

“As próprias maneiras como as sociedades se modificam têm sua autenticidade característica, de modo que a modernidade global amiúde se reproduz como diversidade (Sahlins 2007 502).”

“Despite the cosmopolitan context, sailors seem to be extremely local in identifying with their work (Østreng s/d:2).”

Considero o processo globalizador como a aceleração e intensificação dos fluxos de bens, pessoas e informações (Appadurai 2001, Hannerz 1997, Featherstone 1999 e Ribeiro 2000, entre outros), permitidas, em grande parte, pela compreensão do espaço tempo (Harvey 2002) acentuado tanto pelo avanço tecnológico, como por modelos pós-fordistas e de um capitalismo flexível (Castells 2008, Harvey 2002). Tais conexões geram e regeneram novos espaços de fluxos (Castells 2008), de comunidades transnacionais imaginadas-virtuais e de espaços públicos virtuais (Ribeiro 2003). À medida que geram a aceleração de fluxos de bens e de pessoas, a um só tempo conferem uma simultaneidade nos processos de intercâmbio de informação e de interação social a partir das novas configurações dos meios de transporte e de comunicação. Como e de que maneiras se têm tecido esta equação é relativo a diferentes experiências sociais no mundo, onde a vida e o trabalho do tripulante é uma delas. Vida e trabalho que têm sido marcados pelas transformações constantes do dito processo, articulados em formas históricas e locais próprias. Mas se a globalização econômica e política têm gerado novos organismos de ação globais, nacionalmente localizados, há processos que, para Sassen:

“... no pertenecen necesariamente a la escala global, y que, sin embargo, forman parte de la globalización. Dichos procesos están inmersos en territorios y dominios institucionales que en gran parte del mundo, si bien no en todos los casos, se consideran nacionales. Aunque localizados en ámbitos nacionales, o incluso subnacionales, estos procesos forman parte de la globalización porque incorporan redes o entidades transfronterizas que conectan múltiples procesos y actores locales o “nacionales”, o bien, porque se trata de cuestiones o dinámicas que se registran en un número cada vez mayor de países o ciudades (2007:14).”

Entre estes processos está a história de Corral e de seus tripulantes. À medida que Sassen acentua um enfoque que combina processo, redes e experiências locais, a vida dos tripulantes se põe em relevo dentro do enxame da simples dicotomia local/global. Mas o trabalho dos tripulantes é de certa forma, desterritorializado. Apesar do barco que navegam manter uma *nacionalidade fictícia*, a prática do tripulante resulta de um processo transnacional e, de certa forma, pertencente a uma *comunidade diaspórica* (Brah 1998, Clifford 1999) com sua própria temporalidade, mas étnicamente segmentada num mercado de trabalho global (Wolf 2005). Nesse sentido, os tripulantes, em geral, formam uma combinação entre comunidades *diaspóricas* e *transnacionais*, sendo que ambos os conceitos são unidos pela noção de desterritorialização.

Tanto Clifford (1999) como Brah (1997) reconhecem uma mútua relação entre diáspora e noções de fronteira. Brah explora certas cartografias para compreender as diferentes vicissitudes de *espaços diaspóricos*, enquanto que Clifford destaca o caráter relacional do conceito, pois este tem uma linguagem de vinculação e de pertencimento entre grupos e lugares. Clifford também associa as populações diaspóricas com processos atuais do capitalismo onde distingue que:

“Este régimen de ‘acumulación flexible’ requiere flujos masivos de capital y mano de obra transnacionales, que dependen de las poblaciones diaspóricas y a su vez las producen (Clifford 1999:313).”

Por outro lado, o *transnacionalismo* para Llewelyn (2002) seria um conceito chave para a análise dos estudos da globalização, e para o qual a antropologia teria contribuído consideravelmente por ser este um conceito bastante trabalhado etnograficamente, sobretudo, no estudo do fluxo de pessoas. Basch, Schiller y Blanc, que trabalharam com comunidades emigrantes nos Estados Unidos, concebem a seguinte definição para *transnacionalismo* e *transmigrantes*:

“We define ‘transnationalism’ as the processes by which immigrants forge and sustain multi-stranded social relations that link together their societies of origin and settlement. We call these processes transnationalism to emphasize that many immigrants today build social fields that cross geographic, cultural and political borders. Immigrants who develop and maintain multiple relationships – familial, economic, social, organizational, religious, and political – that span borders we call ‘transmigrants’ (2006:7).”

Para estudar o transnacionalismo, as autoras propõem quatro premissas inter-relacionadas que situam o processo transnacional dentro de uma história global, estas são: a) a migração transnacional está inextricavelmente relacionada às condições mutantes do capitalismo global e deve ser analisada dentro das relações globais entre trabalho e capital, b) transnacionalismo é um processo pelo qual migrantes criam campos sociais que cruzam fronteiras nacionais através de suas atividades diárias e de relações sociais, políticas e econômicas, c) a sacralização de alguns conceitos das ciências sociais que acentuam localizações espaciais, cultura e identidade podem limitar a habilidade de investigadores para estudar o fenômeno transnacional, d) por viverem suas vidas entre fronteiras, os migrantes transnacionais se encontram confrontados e comprometidos com mais de uma nação-estado. Suas identidades e práticas são configuradas por categorias hegemônicas, como raça e etnicidade, que estão fortemente imbuídas nos processos de formação de estados nacionais (idem:22). Ainda que sejam premissas relativas a trabalhos e experiências etnográficas específicas das autoras, estas premissas cruzam parte dos trajetos deste trabalho, parte das experiências dos tripulantes de Corral.

Por outro lado Gustavo Lins Ribeiro explica que:

“El transnacionalismo pone en peligro la lógica y eficacia de modos pre-existentes de representar pertenencia política y sociocultural. Aunque podamos hablar claramente de transnacionalismo como un fenómeno económico, político e ideológico en general, la transnacionalidad, la consciencia de ser parte de un cuerpo político global, mantiene, en muchos sentidos, características virtuales y potenciales (2003:62).”

É com isso que Ribeiro propõe refletir sobre as condições da *transnacionalidade*, à medida que se possa explorar *fatores que geram e possivelmente consolidam sua existência* (2003:62). O autor propõe sete condições: integradoras, econômicas, tecnológicas, culturais e ideológicas, sociais e rituais. As condições **integradoras** correspondem à interação entre diferentes categorias espaciais e políticas (locais, regionais, nacionais, internacionais e transnacionais) com os *sujeitos coletivos*; as **históricas** buscam situar a historicidade dos processos concomitantes à estruturação de uma transnacionalidade como algo dado e menos como algo atemporal; as **econômicas** se referem à importância das reestruturações de um capitalismo global, agora pós-fordista e flexível; as **tecnológicas** levam em consideração a noção da compreensão do

espaço-tempo de Harvey (2002) a partir do desenvolvimento tecnológico principalmente relativo às inovações na indústria de transportes e comunicações que tem gerado processos de conexão simultâneos e cada vez mais velozes; as *culturais e ideológicas* tangem os processos culturais, identitários, ideológicos, utópicos, discursivos frente a embates entre processos centralizadores e descentralizadores, homogeneizantes e heterogeneizantes, entre localização e globalização, entre outros aspectos; as *condições sociais* resgatam tanto a agência como os grupos sociais por trás dos que vivem, como dos que criam e mantêm posturas, discursos ou sustentam condições objetivas do transnacionalismo; finalmente, as *rituais* abarcam a gama de diferentes rituais que dão valor e lugar e, com isso, significado à condição transnacional pelos diferentes grupos sociais e são, por exemplo, encontros esportivos mundiais ou mesmo conferências das Nações Unidas. Estas diferentes *condições* apresentadas por Ribeiro são para mim, antes de tudo, diretrizes etnográficas a observar na investigação, num campo poli-discursivo e poli-espacial (Gupta y Ferguson 1997, Marcus 1998), as diferentes dissimilaridades do transnacionalismo.

Na experiência do trabalho dos tripulantes podemos observar diferentes facetas que envolvem as *condições da transnacionalidade* descritas por Ribeiro. Corral e Chaihuín formam, de certa forma, o *território-lugar* de origem ao qual se volta, enquanto o barco, e a vida nele, é o espaço que sustenta a comunidade diaspórica temporária. Nos momentos que o tripulante estiver ativamente trabalhando, o barco resulta ser também, temporalmente, tanto um lugar de origem quanto de destino (guest/home), pois o tripulante vive tempos circulares de trabalho, já que o embarque está marcado por uma futura volta a casa, também o está por uma volta ao barco, uma vez em casa. O tripulante de Corral não vive, portanto, uma simples dicotomia entre dois lugares, dois países. O tripulante quando está trabalhando não está em *casa*, mais especificamente, ele está longe dela em um barco, que é, por sua vez, um *espaço em trânsito*. O *transnacionalismo* vivido pelos tripulantes parece bem particular e contraditório frente a outros casos referidos sobre estudos de transnacionalismos, sejam etnográficos ou teóricos. Entretanto, naturalmente, mantêm-se elementos similares, apesar das diferenças – essa sentença deve ser o grande capricho antropológico. Aqui novamente insisto na força etnográfica para revisar, complementar ou diferenciar conceptualizações teóricas. Talvez, um dos maiores problemas da história da antropologia, ou especificamente do debate antropológico, foi a insistência de alguns de pensar a partir

exclusivamente de seus trabalhos de campo, seja para levantar ou rebater verdades. Assim, concordo com Hannerz (1997) sobre os virtuosismos e ao mesmo tempo sobre os dilemas da *gíria* sobre transnacionalismos e globalização, sobretudo quando esta fica muito aberta e vagamente definida, pois acaba dizendo bem pouco da realidade da qual queremos falar. Se existem nexos, interconexões e fluxos transnacionais em Corral, estes estão bem limitados, ao menos em sua magnitude, a um grupo específico de pessoas, ou melhor, a uma categoria de trabalho: a dos tripulantes. Naturalmente não só vive a *viagem* quem viaja, o viajante cria e afirma imaginários que vão mais além de sua própria experiência familiar. E além dele, viajam também *bens* e *informações*. Com isso, podemos considerar que a *viagem* se vive e foi vivida diferentemente tanto a partir de uma noção de *tempo* situada frente à experiência das diferentes gerações, quanto a partir dos processos históricos que marcam e contextualizam – constantemente – tanto o *lugar* de origem como os lugares de destino.

O problema, então, das diversas aproximações e definições sobre diásporas e transnacionalismos mencionadas até agora, é que não foram pensadas a partir do trabalho do tripulante. Mas para dar voz a silêncios, me parece interessante resgatar esse eco vizinho. Assim, observo a contra luz tanto a partir da força da experiência dos tripulantes que mostram como são tecidas as relações entre espaços e tempos (Das 1995), como também de minha própria construção cartográfica da viagem, mapeando como se vive e como se viveu entre as diferentes gerações o trabalho e a vida a bordo em barcos que se deslocam por diferentes partes do mundo. A noção de cartografia, aliada a uma metáfora de uma *corporificação* na vida dos tripulantes dos processos de globalização, diáspora e transnacionalismo, me permitem relacionar Corral a Chaihuín, a Valdivia e ao mundo, no passado e no presente das diferentes gerações de tripulantes. Nesse trajeto abordo e reflito também sobre os limites entre uma *cidadania global* ou ainda, de um “*cosmopolitismo a lo corral*” dos tripulantes, discutindo para isso noções de cidadania e trabalho, como as apresentadas por Peirano (2006) e a de cosmopolitismo apresentada por Hannerz (1997, 1999).

O trabalho e a vida dos tripulantes se apresentaram para mim, pois, como um desafio etnográfico que situava por um lado a equação sobre a globalização referente à intensificação do fluxo de bens, pessoas e informações, e por outro lado me propunha um desafio analítico de interrelacionar *biografias* de um espaço, de uma categoria de

trabalho e da vida dos próprios tripulantes. Sem dúvida, os processos de transnacionalização são vividos, antes de tudo e como bem demonstram os diferentes casos apresentados por Basch, Schiller e Blanc (2006), Ribeiro (2003) o Feldman-Bianco (2009), por pessoas, as quais formam e reedificam constantemente novas redes de relacionamentos nos âmbitos mais diversos.

Optei então, por analisar uma historicidade local, uma memória local e a biografia de tripulantes, acompanhando parcialmente seus deslocamentos, o que me permitiu interrelacionar estes dois eixos transversais da tese, conjugando assim, pessoas, lugares e tempos. De este modo, foi importante considerar: uma perspectiva histórica geral da categoria de trabalho tripulante, uma história parcial do desenvolvimento da indústria e do comércio marítimo e os quadros legais-administrativos relacionados tanto ao trabalho quanto ao comércio. Assim, estudar o trabalho de tripulante em Corral é estudar também formas complexas de transnacionalismo na história e no presente de outros *Corrales*. Transnacionalismo(s), num plural acentuado, implica necessariamente um re(ordenação) constante entre espaços locais e extra-locais. A história do trabalho de tripulante em Corral, conjugada à história parcial da categoria de trabalho, do desenvolvimento das indústrias do comércio e do transporte marítimo e de seus respectivos quadros legais administrativos, compõem antes de tudo, formas de organização conjugadas por certas hierarquias de pólos dominantes de poder gerados sob complexos quadros históricos, entre diferentes espaços, mas que não deixam de ser vividos localmente por certas pessoas. Resgatar em parte tais trajetórias é, portanto, uma forma de re(pensar) uma vivência do transnacionalismo localmente e diferentes conexões nodais de redes de influência, de fluxos e de consumos – entre outros aspectos.

Pensar em um tipo de trabalho vivido localmente é pensar também em uma *cartografia* por trás das relações sociais estabelecidas no dito local e por um grupo específico; o trabalho sem dúvida se vive localmente, gerando com isso formas particulares de vivê-lo. Assim, é necessário pensar em correlações entre os processos de transformação de Corral e as transformações do trabalho do tripulante ao longo da história, pois a história de um é, em parte, a história de outro. Isso não quer dizer que só se viva o trabalho localmente e que esteja marcado pelas possibilidades locais de valores e, sobretudo, de

moralidades, senão que o ordenamento está baseado também em um jogo de possibilidades com outros lugares, jogo que foi se intensificando ao longo da passagem do tempo entre as diferentes gerações. Considerar certas *condições transnacionais* (Ribeiro 2003) para o trabalho do tripulante requer observar gradações no tempo entre os ajustes locais e globais, bem como a intensificação e a complexização desta relação.

É necessário, da mesma forma, incorporar os diferentes relacionamentos entre os distintos níveis de integração entre espaços locais, regionais, nacionais, internacionais e transnacionais a partir da simultaneidade temporal que estas inter-relações podem acontecer quando da contratação de um tripulante. Frente aos requerimentos específicos em um barco de uma frota de uma empresa espanhola que navega sob registro de Panamá por diferentes partes do mundo, o capitão do barco avisa às oficinas centrais de Madrid que vai necessitar um *relevo*, substituição de tripulantes. *Madrid* entra em contato telefônico ou via fax com o Sindicato de Tripulantes de Corral, a sua vez, o sindicato entra em contato com o tripulante, quem normalmente aceita o chamado de embarque. Dependendo da urgência do pedido, e da disponibilidade do tripulante, este pode sair no dia seguinte de Corral rumo a Santiago, onde pode tomar, a modo de exemplo, um voo com conexão por Paris para Costa de Marfil – onde estaria o barco.

Finalmente, cabe sinalar que mesmo que diversos autores entendam o trabalho dos tripulantes como facilitadores da consagração da expansão-conquista colonial do ocidente (Wolf 2005, Ribeiro 2003, Curtin 1986, Linebaugh & Rediker 2008, entre outros), as leituras específicas da antropologia e das ciências sociais sobre tripulantes ou mesmo sobre portos, são pra não dizer nulas, escassas. Encontrei alguns trabalhos do Centro de Investigação da Universidade de Cardiff (Alderton et al 2004), mas a maioria deles mantém um perfil da sociologia. Encontrei também um trabalho de um doutorando em antropologia sueco (Østreng s/d). Vale se perguntar por que eu me encontrei frente a esse vazio via uma extensa busca bibliográfica multi-local. Cabe sinalar então o impactante silêncio, pra não dizer esquecimento, dado o tema pra antropologia, e em geral às ciências sociais, à marina mercante como um todo, e em especial, aos tripulantes e aos portos. A vasta e diversificada literatura sobre globalização e seu novo fetiche, transnacionalismo, têm lançado pouca luz a ditas problemáticas. Creio que o trabalho com tais temas pode re-problematizar e questionar noções de estudos de uma antropologia da globalização – em muitos casos, linhas e

caminhos que buscam também uma teoria. A história e a memória da vida de pequenos portos, como o de Corral, e o trabalho, a experiência e a vida de tripulantes nos colocam, sem dúvida, frente a desafios complexos que, de uma ou outra forma, pretendo desmembrar neste trabalho.

Algumas considerações metodológicas.

“... although anthropologists necessarily depend heavily upon personal accounts, this dependence has not always been consciously appreciated or intensively examined. While anthropological data are in some sense virtually biographical, we do not always think of them that way (Langness & Frank 1981:69).”

“La etnografía del siglo XX – una práctica del viaje moderno, en estado de evolución – se ha vuelto cada vez más cautelosa con respecto a ciertas estrategias localizadoras, en el proceso de construcción y representación de las “culturas” (Clifford 1999:31).”

O trabalho de campo resulta ser algo entre o ideal, isso que imaginamos previamente, baseado em nossas primeiras incursões, e o que finalmente conseguimos efetivar. A partir das experiências vividas, os rumos e os objetivos da tese foram alterados, pois cada experiência de investigação traz novas perguntas, junto à pragmaticidade da aventura etnográfica possível que em muitos casos costuma estar delimitada por conjecturas fora do alcance de nossas mãos e desejos. O *campo* está, portanto, cheio de escolhas. Mas se algo se manteve logo das primeiras incursões a Chaihuín e Corral, foi a opção por uma etnografia multi-localizada ou multi-situada¹² (Marcus 1986, 1998) para poder dar conta do contexto altamente globalizado do trabalho do tripulante. Sobre esta opção, Marcus destaca que:

“Strategies of quite literally following connections, associations, and putative relationship are thus at the very heart of designing multisited ethnographic research (1998:81).”

A etnografia multi-situada pressupõe um deslocamento do antropólogo, pertinente ao caso do trabalho e da vida dos tripulantes. Ao mesmo tempo supõe a interconexão entre espaços e tempos diferentes. Por outro lado, os diferentes processos por trás do trabalho do tripulante e o próprio trabalho do tripulante, estão afetados não somente pelo contexto da própria localidade de origem, mas também pelos diferentes espaços de deslocamento, junto ao próprio deslocamento em si. Os espaços, em sua ampla concepção (físico, social, político, econômico e virtual) devem ser compreendidos, então, em constante relação e interconexão a outros, e também em relação às pessoas e

¹² *Multi-sited ethnography* no original (Marcus 1998).

objetos materiais. A esse respeito Marcus comenta:

“Multi-sited research is designed around chains, paths, threads, conjunctions, or juxtapositions of location in which the ethnographer establishes some form of literal, physical presence, with an explicit, posited logic of association or connection among sites that in fact defines the argument of the ethnography (1998:90).”

Este processo etnográfico pode relacionar-se com a idéia de *itinerários transculturais* de Clifford, na medida que as práticas de deslocamento podem aparecer como constitutivas de significados culturais (1997:13). Com isso, tanto a viagem como o tripulante em si, estão cheios de significados, como aponta Crapanzano:

“The other includes not simply the concrete individual who stands before one, but all the that he stands for symbolically (1985:9).”

Um dos eixos chaves deste trabalho é indagar e compreender a *corporificação* nas experiências de vida dos tripulantes de uma densa rede de relações entre campos políticos, econômicos, culturais, legais, sociais e rituais estabelecidas no trabalho, na formação e na experiência de deslocamento. Frente a isto, Marcus situa um conveniente marco para serem investigadas tais questões:

“Just as this mode investigates and ethnographically constructs the lifeworlds of variously situated subjects, it also ethnographically constructs aspects of the system itself through the associations and connections it suggests among sites (1998:80).”

Na proposta de Marcus sobre etnografias multi-situadas, há uma diversificação do uso de técnicas de investigação de campo e algumas referências a que questões deveriam ser consideradas, entre outras, se destacam: *seguir as pessoas, seguir os objetos, seguir as metáforas, seguir as histórias, seguir as vidas ou biografias, seguir o conflito* (idem 90-94). Muitos destes pontos foram observados e são discutidos ao longo desta tese, mas é merecido especial destaque as *histórias de vida*.

Schiller et all (2006) destacam a pertinência de considerar histórias particulares de pessoas dado o momento de fazer análises globais, pois estas permitiriam entender de uma melhor forma os movimentos de trabalho em tempos específicos. O uso de

histórias de vida tem certos momentos decisivos ao longo da história da antropologia, alguns deles estão marcados por: a) um temor do fim de alguns grupos étnicos, razão pela qual se necessitava registrar a vida dos mesmos (nesse aspecto, as histórias de vida pareciam de especial relevância); b) outro período tem a ver com os estudos de cultura e personalidade, onde se estudava um *sujeito qualquer* de algum grupo, à medida que sua vida, seus pensamentos e suas crenças, podiam falar da cultura desse grupo, de suas instituições e de sua organização social; c) um momento relacionado a alguns estudos urbanos, entre eles, Oscar Lewis merece especial destaque com seu trabalho sobre a cultura da pobreza; d) por último os estudos sobre mudança cultural, onde o tecido de algumas vidas e sua respectiva análise, podem apresentar diferentes gradações de mudanças e transformações culturais e sociais.

Autores como Lagness & Geyla (1981) afirmam que o maior problema do uso de histórias de vida na antropologia é a carência de análise das informações apresentadas, ou melhor, ordenadas. Mas desde obras como *Tuhami*, de Crapanzano (1985) até a contemporânea *Vita* de João Biehl (2004, ver também Díaz 2009), o uso de histórias de vida para a construção de textos etnográficos representam mais ainda jogos experimentais sobre formas e possibilidades de conhecimento e entendimento etnográfico, onde há histórias em pluralidade e onde o antropólogo aparece como motor de acontecimentos e relatos. Minha escolha por histórias temáticas, temáticas à medida que estão vinculadas principalmente com experiências de trabalho, tem talvez, um pouco de tudo do que antecede, mas resguarda também aspectos chaves de noções de *memória*. As histórias de vida dos tripulantes, elas mesmas, parafraseando Foucault (1969), se constituem como materiais arqueológicos em busca de uma genealogia das inserções locais no mundo globalizado, do processo globalizador e da constituição de tecidos transnacionais.

Ao pensar sobre uma etnografia relativa à temática da globalização, também resulta interessante considerar as configurações e relações possíveis entre os diferentes espaços, mas também entre os diferentes atores (Little 1999). Assim, para configurar a experiência da viagem, incluo as pessoas que ficam em casa, das esposas de os tripulantes que também vivem, de outra forma, a viagem e as ausências. Por outro lado, para entender as particularidades do trabalho de tripulante em Corral, resgatei outras vozes relacionadas tanto a *eventos críticos* (Das 1995) vividos na comuna

(como o estabelecimento da siderúrgica dos Altos Hornos de Corral e o maremoto-terremoto de 1960), como também vozes de outras profissões associadas ao trabalho no mar (estivadores, guias de lanchas, balseiros, pescadores, entre outros), como parte de uma cultura marítima.

Etnograficamente iniciei minha pesquisa de campo com duas pequenas incursões em campo (três semanas entre dezembro de 2005 e janeiro de 2006, e logo, um mês entre dezembro de 2006 e janeiro de 2007, para reunir informação inicial para elaborar meu projeto de qualificação, períodos os quais peregrinei por Chaihuín, Corral, Valdivia, Concepción, Santiago e Valparaíso. Uma vez defendido o projeto, passei seis meses em Los Molinos (setembro 2007 a fevereiro 2008), uma localidade em frente a Corral. Posteriormente me radiquei três meses em Santiago de Compostela (maio a agosto 2008), cidade que era um ponto neural entre os portos de Galícia, pois estava próxima a diferentes portos que eram rotas dos tripulantes corralesños. Finalmente permaneci um mês em Corral (outubro a novembro 2008). Durante os diferentes trabalhos de campo no Chile, me aprofundi na história de Corral e de Chaihuín, nos marcos legais e sindicais do trabalho de tripulante a partir de uma exploração por diferentes arquivos públicos e particulares, jornais e conversações com pessoas vinculadas ao tema. Isso me levou a diferentes lugares, como a Capitania de Puerto de Corral, a biblioteca da Universidade Austral em Valdivia, a sede central do Instituto Nacional de Estadística situada em Santiago, a Biblioteca Nacional (Santiago), a biblioteca do *Centro de Instrucción y Capacitación Marítima* (Valparaíso), que depende da *Dirección General del Territorio Marítimo e da Marina Mercante* da Armada do Chile em Valparaíso, o Sindicato de Tripulantes de Corral, a *Federación de Tripulantes de Chile* (Valparaíso), e uma Escola de formação de tripulantes em Concepción. Durante os diferentes campos, recopilei um material significativo tanto de antecedentes secundários como literatura específica do tema. Durante minhas incursões etnográficas efetuei mais de trinta entrevistas com registro de áudio, as quais uma vez transcritas, e somadas aos cinco cadernos de campo (também transcritos) me deram um material significativo – por volta de mil páginas, que por questão de espaço, preferi não incluí-las no anexo.

Durante toda a pesquisa houve um uso intenso de fotografias no trabalho. Acredito que é parte da bricolage metodológica proposta por George Marcus buscar formas alternativas de estudo e análise para o caso das etnografias multi-localizadas. As

fotografias falam e dizem muito, não só do campo, mas também, do olho do etnógrafo, que, em seu constante estranhamento, acreditou ver o único e precisou trazê-lo de volta. Em muitos casos, fotografias falam o que as palavras não podem dizer. Além do registro fotográfico, houve um registro audiovisual de Corral e de algumas entrevistas¹³.

Atrevo-me a afirmar que o trabalho do etnógrafo, e o que nele é vivido, se assemelham em parte ao que vivem os tripulantes. Sobre o campo e o deslocar-se, com as respectivas implicações, Lévi-Strauss comenta:

“Sempre se considerando humano, o etnógrafo procura conhecer e julgar o homem de um ponto de vista elevado e distante o suficiente para abstrair-lo das contingências próprias a esta sociedade ou a aquela civilização. Suas condições de vida e de trabalho o isolam fisicamente de seu grupo por longos períodos; pela brutalidade das mudanças que se expõe, ele adquire uma espécie de desarraigamento crônico: nunca mais se sentirá em casa, em lugar nenhum, permanecerá psicologicamente mutilado... (2001:53).”

¹³ Um curto documental pode ser visto aqui: <http://vimeo.com/10833975>

Armando o puzzle: a estrutura da tese.

Parte do que se espera de uma introdução é tornar explícito pro leitor as escolhas e os tecidos internos da tese. A estruturação de minha tese segue um pouco a lógica de descobrimento apresentada por Biehl em *Vita* (2004) (Díaz 2009), onde o leitor acompanha os passos e os resultados de tais passos transcorridos no caminhar do campo; se fazem visíveis os caminhos e os desvios. Meus capítulos, suas sequências e seus conteúdos fazem evidentes meus próprios passos, e tropeços, de minhas experiências de campo. Mas também minha estruturação coloca a *viagem* em suas mais diversas formas e possibilidades. Existem claro, várias viagens, muito mais que as do etnógrafo e as dos tripulantes. Mas em toda navegação há momentos que estamos próximos a terra e outros que estamos imersos nos confins dos oceanos; com isso quero dizer que há simplesmente *tempos* e *lugares* diferenciados, vividos por *pessoas* em e por *eventos* diferenciados. Mas não posso deixar de ressaltar que a força dessa viagem, ou melhor, dessas viagens, são as configurações que mostram as dinâmicas locais-globais em contextos transnacionais, que permitem poder descrever e compreender as inserções e as vivências de transnacionalismos vividos no presente e forjados no passado, que apontam para diferentes intensidades de interação entre níveis locais, regionais, nacionais, internacionais e transnacionais.

Um ponto que se faz notório no momento da escrita é que com o material etnográfico recompilado, e apesar de haver disposto um índice a partir do começo, a escrita às vezes evoca novos rumos tal como sucede com o trajeto do barco, assim a estrutura inicial teve algumas alterações. Percebi também, nesses momentos que surgiam as encruzilhadas, que o material recompilado não só poderia transformar-se em artigos complementares a esta tese, mas a outras teses. Isso não tem ligação com um preciosismo de minhas informações recompiladas, mas com o grande número de temáticas abordadas e onde as fronteiras entre elas pareciam cada vez mais tênues. Quando me deparava frente à possibilidade de seguir rumos adversos aos originais, me restava o consolo da analogia frente às *campanhas* dos tripulantes, donde habitualmente muitas vezes não se sabe qual será o próximo porto nem quanto tempo pode durar a travessia. Não obstante, o barco e os tripulantes continuavam navegando, cruzando diferentes oceanos, lugares e temáticas.

Assim, depois de várias estruturas possíveis, modificadas pelo poder da escrita, decidi dividir a tese em cinco grandes partes. Na primeira parte, intitulada ***Cartografias: O Local do Global***, exponho os antecedentes da pesquisa; na segunda, ***O Trabalho do Tripulante: Vidas que falam***, exploro histórias e relatos de vida das três gerações de tripulantes de Corral; na terceira parte, ***Deslocando-se: Fluxos e Interconexões***, apresento informações etnográficas sobre portos da Galícia e da minha experiência com alguns tripulantes que encontrei na Espanha; na quarta parte, ***Vivendo o Transnacionalismo***, exploro alguns temas transversais da tese frente a conceitos-chaves; finalmente, ***Todo zarpe tem um retorno***, onde repenso brevemente alguns pontos tratados durante o trabalho como considerações finais.

A primeira parte ***Cartografias: O Local do Global*** está dividida em três capítulos, incluindo esta introdução como capítulo primeiro. O segundo capítulo traz os diferentes antecedentes históricos sobre a categoria do trabalho de tripulante, em conjunto a referências aos quadros legais e informações sobre os antecedentes de a indústria do comércio e do transporte marítimo. De alguma forma ou de outra, o capítulo dois é uma luta para familiarizar o estranhamento do tema, dos atores e de alguns marcos para mim e para o leitor. No terceiro capítulo apresento os diferentes antecedentes históricos de Corral e Valdivia que permitem elucidar as primeiras dinâmicas de fluxos e interações entre espaços, como também a procura de locais emergentes a gênese de uma categoria de trabalho particular: os tripulantes de Corral.

A segunda parte da tese ***O Trabalho do Tripulante: Vidas que falam*** está dividida em dois capítulos onde exploro extensamente as vicissitudes da vida dos tripulantes, diferenciando para isso três gerações, sendo que cada uma viveu processos diferenciados de trabalho e de formação, e com isso, vivenciaram diferentes ajustes locais-globais, dando maior destaque as das primeiras. Ao buscar relatos e memórias entre os tripulantes das diferentes gerações, incluo outras vozes, como as das esposas e de outras pessoas que tiveram ou têm trabalhos relacionados ao mar, ou ainda, como antecedentes gerais da memória do porto.

A terceira parte, ***Deslocando-se: Fluxos e Interconexões***, está conformada por três capítulos. Neles relato minha própria *viagem* em prol de encontrar os tripulantes em diferentes portos da Galícia (Espanha), lugares de passagem de várias companhias onde

trabalham os tripulantes de Corral. Relato parte desse encontro e também abordo as diferentes dinâmicas apreciadas em ditos portos.

Na quarta parte, *Vivendo o Transnacionalismo*, composta por um capítulo, volto a Corral para distinguir como são vividos alguns processos transnacionais por parte dos tripulantes, tanto a partir dos documentos, referentes às condições de trabalho indexadas a mercados de trabalhos de tripulantes, como dos objetos-souvenirs que formam parte dos fluxos constantemente por eles realizados. De alguma forma, ambos os pontos tornam à temática da viagem e dos encontros e desencontros.

Finalmente em *Todo zarpe tem um retorno* são apresentadas as considerações finais do trabalho, dos caminhos cruzados. À continuação apresento a bibliografia geral utilizada e um Anexo com algumas informações complementares.

Cada capítulo e seu conteúdo-recorte refletem a importância dada na investigação tanto aos marcos legais, históricos, de memória e etnográficos e claro à junção destas. Há de se levar em conta também que esta introdução, como esta tese, esta arraigada em uma diversidade de temas e conceitos que transbordam ao longe, uma *unidade* de enfoques e aproximações teóricas. Isso é ao mesmo tempo um problema, a medida que cruza fronteiras e *epistemas* entre diferentes *antropologias temáticas*, uma oportunidade de ver frutos de uma fragmentação consciente. Para onde isso pode nos levar? Espero que o transcurso das páginas ofereça certas luzes para tamanho desafio, que essa jornada permita fiar temas próximos e distantes entre si.

**CAP.2: GLOBALIZANDO O MUNDO, TRASNACIONALIZANDO O MAR?
ANTECEDENTES E CAMINHOS DO COMÉRCIO E DO TRANSPORTE
MARÍTIMO, DO TRABALHO DE TRIPULANTE E DAS LEGALIDADES
ENVOLVIDAS.**

“It must be obvious that this large sea commerce caused a continuous body of “international” custom to evolve over a long period of time. Even in antiquity trade could not flourish without regulations governing it, and regulations there were. They evolved from the continuous body of custom that dated back to the very earliest times. Empires rose and fell; states were in one kind of political and legal chaos after another; but the sea law appeared to continue as a growing, maturing body of law throughout these vicissitudes. It did so because it reigned on the sea where no king or chieftain exercised continuous control. The mariners of all waters had common lives, fears, and experiences, guided by the sun by day and the stars at night and regulated by the common custom of the sea merchants – the ancient sea law. This formed a system by itself, which centuries later would be absorbed in various territorial laws of nation-states. However, for almost 5,000 years it lived its own separate existence – not a sovereign formulation, but one that although only slowly and gradually codified, was obeyed by all – at times even by the outlaw of the sea, the pirates...(Gold 1981:4)”

CAP.2: GLOBALIZANDO O MUNDO, TRANSNACIONALIZANDO O MAR? ANTECEDENTES E CAMINHOS DO COMÉRCIO E DO TRANSPORTE MARÍTIMO, DO TRABALHO DE TRIPULANTE E DAS LEGALIDADES ENVOLVIDAS.

Apresentação geral do capítulo. Encolhendo o mundo?

Antecedentes do comércio marítimo. Origens da navegação e do trabalho de tripulante.

Precusores.

Idade Média e Renascimento.

Tripulantes: a precoce especificidade de um trabalho.

Legalidade e legalidades. A importância da consideração de antecedentes históricos e atuais dos marcos legais.

Usos e legalidades do mar e dos oceanos.

Primeiros Passos.

Do século XIX para o século XX – passos para a consolidação do comércio e da navegação mundial.

Novas tecnologias. A passagem do século XX para o XXI.

Internacionalizando-se: convênios e conferências internacionais.

As convenções sobre o direito do Mar.

História e presente dos registros de barcos e das bandeiras de conveniência.

Sociedades de Classificação, Seguradoras e Auto-Regulação.

O Sindicalismo Internacional.

Administradoras de Barco.

Recapitulando.

Apresentação geral do capítulo. Encolhendo o mundo?

“Con la expansión europea a nivel global a partir del siglo XV, los marineros probablemente formaron las primeras redes populares globalizadas (Ribeiro 2003:21).”

O precoce estabelecimento da navegação e do comércio marítimo foi, sem dúvida, um dos motores que gerou parte das condições atuais da globalização – em suas diferentes matrizes (econômica, política, legal, cultural, etc.). Foi, em grande parte, por meio da navegação que grandes áreas do mundo fortaleceram impérios e outras se tornaram suas colônias – subjugando, portanto, diferentes povos e culturas. Não podemos pensar a expansão intercontinental sem a navegação, ao menos posteriormente ao estabelecimento do homem nos diferentes nichos ecológicos depois de sua dispersão originária. A ampliação das fronteiras locais fazia com que as ultramar (que assim como o vocábulo inglês *overseas* denota algo além do mar, de seguro; do mar conhecido) foi possibilitada pelo domínio de certas tecnologias específicas, junto com uma estrutura centralizada do poder econômico e políticos para realizar tais empreendimentos¹⁴. Assim, a diferenciação e a hierarquização entre os ditos aspectos ajudou a determinar algumas linhas de expansão colonial. Em relação as consequências de este último, nota-se que:

“The great technological “revolutions” between the fifteenth and eighteenth centuries were artillery, printing and ocean navigation... Only the third – ocean navigation – eventually led to an imbalance, or “asymmetry” between different parts of the globe (Braudel 1981:385 citado em Steinberg 2001:8).”

Desta forma, algumas das configurações atuais da distribuição dos poderes econômicos e políticos entre os diferentes países se enraizaram na configuração do panorama histórico do desenvolvimento tanto da navegação como do comércio marítimo. Nunca é demais dizer que foi por meio de barcos que os espanhóis, os portugueses, os ingleses, os franceses e os holandeses chegaram ao continente americano em uma busca por domínio de bens e ao mesmo tempo de rotas, questão que trouxe, concomitantemente, o estabelecimento das colônias. Tais colônias deveriam ser militarmente resguardadas, principalmente as cidades com portos e rotas marítimas, em um momento que reinava o

¹⁴ Talvez a falta deste seja o motivo do fracasso das companhias escandinavas realizadas precocemente no continente americano. (S. XI e XII)

mercantilismo econômico entre os reinos europeus. Cabe notar que a expansão de fronteiras ultramarinas dos reinos europeus não buscava necessariamente uma expansão territorial por si só, mas sim o domínio e controle de bens, para o qual se fazia necessário o controle territorial.

A própria história de Corral, que abordarei nos próximos capítulos, se insere em um quadro mais amplo, levando em consideração que Corral nasce como uma fortificação militar espanhola que resguardava o acesso fluvial à cidade de Valdivia, importante centro comercial.

O interessante de considerar algumas linhas de desenvolvimento do comércio marítimo e da navegação, e conseqüentemente do trabalho de tripulante, é que tal desenvolvimento está ligado com uma peculiar história das diferentes regulações, convênios e leis sobre o uso social do mar. Tais questões estão por tanto entrelaçadas. Essa relação mostra desde cedo uma forte interconexão entre o setor público e privado; por um lado o setor privado ia se tornando o setor de empreendimento, enquanto que o Estado assistia e regulava o funcionamento deste.

Assim, exploro neste capítulo uma breve busca de informações sobre a constituição do comércio marítimo e, em especial, de questões relativas a sua linhagem com as formas atuais, seu desenvolvimento e os diferentes marcos legais nos quais se encontra inserido. Para tais fins, creio ser oportuno colocar questões sobre os quadros legais e as construções sociais do espaço onde isto transcorre: os oceanos. Estimo ser conveniente expor algumas referências sobre o trabalho do tripulante e da navegação em geral. Isso me permitirá, além de apresentar interessantes antecedentes para formar um marco contextualizador das dinâmicas legais relacionadas ao mar, o comércio, a navegação e o trabalho marítimo, colocar em relevo diferentes questões relacionadas com a conformação de redes de interações entre os espaços locais, nacionais e a formulação de esferas de ação transnacional. Assim, desde cedo, o estabelecimento do comércio e transporte marítimo, já dentro de marcos imperiais ou de domínio militar, traziam consigo o desenvolvimento de um conjunto de categorias que evoluiu em diversas formas, a partir de câmbios técnicos, valores e imaginários dentro de cada sociedade. Apesar do passar dos séculos, como poderemos observar, certos princípios básicos, ou estruturas estruturantes, do comércio, transporte e trabalho de tripulantes mantém-se até

hoje.

Podemos considerar então que a história da navegação, do comércio marítimo, do trabalho de tripulantes, dos portos e, por último, de marcos legais destas questões, estão intimamente inter-relacionados. Indagar a história de um é indagar a história de outro. Um representante disso, que abordarei posteriormente, é o caso da localidade portuária de Corral e seus tripulantes. O conjunto temático é tão denso com suas interligações com o passado, que se retirarmos uma relação ou talvez um elemento, não teríamos nem porto, nem tripulantes. Há de se considerar, portanto, que trabalhar imerso entre processos locais/globais requer uma historicidade desta estratégia. Nem os *tripulantes* nem o *trabalho* efetuado por eles podem ser considerados como categorias atemporais. Nesse sentido, os marcos de experiência das diferentes gerações estão entrelaçados com histórias e processos que estão para além de Corral, mas que também repercutem localmente.

Antecedentes do comércio marítimo. Origens da navegação e do trabalho de tripulantes.

“Europe’s ties to the sea go back to the beginning of time
(Mollat do Jourdin 1993:4).”

São muitas as culturas e grupos étnicos marcados por uma história peculiar com o mar, seja através de rotas comerciais e/ou rituais, ou como meio e fonte vital de sobrevivência e cosmologias, particularmente em economias centradas na pesca e na extração marinha, sobretudo se considerarmos que $\frac{3}{4}$ da superfície do planeta está coberta por água. Inclusive a antropologia desde cedo conheceu e trabalhou com vários grupos sociais que viviam em diferentes ilhas e arquipélagos e que, portanto, mantinham uma forte relação com o mar¹⁵. Existiram, naturalmente, variadas formas de como se estabeleceram as relações entre o mar, seus usos, suas construções e suas significações e imaginários sociais para as diferentes sociedades e culturas. De fato, para os autores como Steinberg (2001), o modelo atual da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar incorpora, de alguma forma, diferentes concepções e usos consuetudinário do mar. Porém, como assinalo nas seguintes linhas, esta diferenciação nos leva para outro rumo, ao menos por agora, do buscado pelos trabalhos antropológicos do final do século XIX e início do século XX, deixando os argonautas de Malinowisi para encontrar os passos dos argonautas de Jasón¹⁶.

¹⁵ Se a antropologia se nutriu primeiro da obra dos viajantes para construir seus princípios de alteridade, a maioria destes relatos provém de contato, alteridades?, efetuadas por rotas marítimas, paralela à expansão e distribuição colonial do mundo. Da mesma forma, alguns dos primeiros trabalhos de campo estão relacionados a lugares próximos do mar.

¹⁶ Da mitologia grega sobre as aventuras do herói Jasão e os argonautas, que eram as pessoas que compunham a tripulação do barco chamado Argos. Argos (nome da embarcação) e nautas (marinheiros).

Precursores.

“... some three thousand years before the birth of Christ a fleet of forty vessels slipped their mornings, sailed out of a Phoenician harbor, and shaped a course for Egypt to bring there a shipment of Lebanese cedar. It is the world’s first articulate record of large-scale overseas commerce (Casson 1991:6).”

Em diferentes partes do mundo, os diferentes grupos sociais superaram desde cedo das vantagens físicas do transporte marítimo-fluvial para cargas de grande envergadura. Todavia, a organização e as condições tecnológicas para a sua fecundidade demoraram um tempo maior (Gold,1981).

No entanto, se existe uma linhagem com as atuais formas de comércio marítimo, de navegação, trabalho e legalidades associadas, esta está relacionada com o complexo e intenso quadro desenvolvido no Mediterrâneo e suas interconexões (por exemplo, com o sub-continente Indiano e Ásia). Em um estudo sobre antigos tripulantes, marinheiros e homens do mar, no que diz respeito às primeiras civilizações marítimas do Mediterrâneo, Ballard e Eugene manifestam:

“... the civilization described here were the world’s first internationalists, and they used the sea as a kind of superhighway to expand the limits of the known world...(2004:6)”

Frente a isto, acredito ser oportuno considerar brevemente algumas questões sobre estas civilizações, de maneira a marcar o legado destas até os nossos dias no que se refere a questão marítima em um sentido amplo. É quase impossível assinalar o início exato do comércio marítimo e, mais ainda, da categoria de trabalho de tripulante. Apesar disto, revisar alguns pontos da vida, do trabalho e sobretudo das legalidades destas civilizações em relação ao mar, nos permitem des-estranhar o trabalho e a vida de tripulante e do comércio marítimo.

Os egípcios foram uma das primeiras civilizações do Mediterrâneo a desenvolver as artes da navegação, instaurando desde cedo o uso das velas em conjunto com os remos, mas seu desenvolvimento estava mais vinculado com o abastecimento e com o transporte interno (Casson 1992, Gold, 1981). Enquanto que os fenícios (3000 ac e 600

de aproximadamente) e posteriormente os cartaginenses (oriundos de Cartago, que foi uma colônia fundada pelos fenícios ao norte da África) alcançaram tanto um notável desenvolvimento das artes de navegação, como também uma expansão territorial e comercial por meio desta. Sua expansão se caracterizou por estabelecer nichos e colônias comerciais, mais do que expandir o *território* buscavam poder expandir suas rotas de intercâmbio, gerando para essas diferentes cidades-colônias nas cidades do Mediterrâneo¹⁷. Para tais fins, os fenícios construíram dois tipos de embarcações: uma mercante e outra militar, especialização e diferenciação que será mantida por diferentes civilizações posteriores. O mar não era considerado como um território anexado, mas sim um lugar de passagem. Nesse sentido, suas explorações náuticas eram, antes de tudo, explorações comerciais¹⁸. Os fenícios não só comerciavam bens, como também em sua terra de origem eram produtores de diferentes bens, pelos quais mantinham diversos portos-depósitos (Acquarone 1960, Ballard & Eugene 2005, Gold 1981). Com isso, podemos pensar não somente em um dos emergentes de uma consolidação de um precoce comércio marítimo inter-étnico, senão também a configuração de um grupo de pessoas associadas a um trabalho específico de “tripulantes mercantes” e uma logística aplicada a estratégias de distribuição e comercialização marítima. Entre outras genealogias, os fenícios podem representar então, o início de uma categoria de trabalho específica, em conjunto a um tipo e forma de comércio e transporte específico que necessitou uma estrutura física adequada, além das pautas sociais, legais e culturais que lhe era cabida (Gold 1981, Steinberg 2001). Os *fenícios objetivaram*, portanto, o mar, o trabalho e o comércio, não só dentro de seus cânones culturais, mas também de outras culturas.

Dentro do quadro mediterrâneo, cabe destacar também que depois do declínio egípcio e posterior ao auge fenício, em uma linearidade temporal simplificada, a supremacia grega e posteriormente o domínio romano. O desenvolvimento náutico dos gregos foi possibilitado pela influência fenícia, e seu auge teve relação com as baixas dos capitais orientais do reino dos fenícios. Apesar disso, a rivalidade entre ambas as civilizações, marcada pelo encontro de rotas de comércio, se manteve com a forte presença de Cartago no Leste Mediterrâneo. Entre as diferentes contribuições dos gregos se destaca,

¹⁷ O que de alguma forma caracterizaria posteriormente as diferentes expansões europeias.

¹⁸ Destaca sua viagem fora do estreito de Gilbratar, descendo pelas margens da África até a atual Serra Leoa (Aquerona 1960)

a incorporação definitiva de cais de embarque e desembarque, que superariam o sistema o sistema de âncora nas baías e o desenvolvimento da cartografia. Da mesma forma houve um grande desenvolvimento (ou compilação?) da legislação sobre o mar, destacando-se entre eles, o código da ilha grega de Rodas. Código que perduraria, se bem com alterações, por bastante tempo, servindo como modelo para diferentes grupos do mediterrâneo (Gold 1981, Steinberg 2001).

Por outro lado, os romanos estabeleceram seu sistema de *pax romana*, depois de submeter todas as civilizações¹⁹ do Mediterrâneo, ao qual chamaram de *mare nostrum*, que significa nosso mar (Abranson, 1979). Os romanos nunca estiveram muito interessados nem no mar e nem em construir uma armada²⁰, seja militar ou mercante, mas sim em um policiamento do mar, sobretudo frente a bandos de ataques de piratas. Salvaguardaram desse modo o comércio dentro do império (Acquarone 1960, Gold 1981, Mollet du Jordin 1993, Steinberg 2001). Existe então uma forte correlação entre o domínio do comércio e da navegação e dos auges de influência e domínio dos estados. Relação essa que se manterá com o passar do tempo.

Vale a pena destacar também, como observou Gold (1981), o notável desenvolvimento das artes de navegação pelas antigas civilizações do Mediterrâneo e a importância dada a estas pode ser observada na escolha das últimas duas maravilhas do mundo antigo que estavam relacionadas com o mar: o Farol de Alexandria (Ilha de Faro, atual Egito) e o Colosso de Rodas (porto e ilha de Rodas, atual Grécia).

Finalmente, frente aos antecedentes aqui compilados, cabe notar que no Mediterrâneo, - assim como em outras partes do mundo, principalmente em zonas de arquipélagos e de canais -, o comércio em grande escala entre sociedades e culturas diferentes trouxe consigo o estabelecimento de acordos reguladores. Trata-se então, tanto de jogos constantes de alteridades entre diferentes sociedades e culturas, como também de construções de pautas de condutas reguladas por princípios legais que iam para além das fronteiras locais. Nota-se aqui, portanto, os primeiros passos da internacionalização do comércio e transporte marítimo.

¹⁹ Sobretudo depois das guerras púnicas, ao conquistar Cartago, o último remanescente fenício.

²⁰ De fato, as honras militares somente eram conquistadas em terra. (Acquarone 1960).

Idade Média e Renascimento

Durante o feudalismo e a queda do império romano do ocidente, o mar não teve um papel tão notório durante a idade média na Europa. Não obstante, as cruzadas mantiveram um eixo entre oriente e ocidente, e com ele um mar de intercâmbios, assim como ocorreu na expansão do Islam – ambas dispersões religiosas se valeram, portanto, do mar (Mollet du Jourdin 1993). Durante esse período não existiu navegação inter-oceânica, as navegações no Mediterrâneo se mantiveram nele, assim como as realizadas no norte europeu. Por outro lado, na Ásia, os chineses haviam conseguido grandes avanços nas artes de navegação, mantem um tráfico marítimo-comercial com o sub-continente indiano. a grande maioria destas, senão todas, se encontrava na costa ou vinculadas a rios navegáveis (Braudel 1986, Gold 1981).

A chegada do renascimento marcou a afirmação definitiva de um modelo mercantilista de desenvolvimento econômico para grande parte dos reinos da Europa. Com ele, o comércio marítimo ganhou vital importância, assim como, em consequência disso, os lugares onde este se realizava. Parte do desenvolvimento urbano europeu teve como base o regime mercantilista, que durou vários séculos e teve suas bases na expansão e consolidação do comércio marítimo e da navegação. Com isso, se gerou, entre as diferentes cidades estados, um forte desenvolvimento da atividade portuária e mercantil em um amplo sentido. A configuração de cidades-porto e cidades-porto-estado, se moldaram como motores de um forte desenvolvimento urbano em várias partes do mundo (Braudel 1986, Gold 1981, Mollet du Jourdin 1993, Wolf 2005). O complexo quadro proto-industrial e comercial associado a esferas econômico-militares geraram e ainda gerarão, de maneira distinta, pólos que demandavam uma grande quantidade de mão de obra disponível. Assim, muitos enclaves costeiros situados na Europa, como o caso de Londres, vieram rapidamente duplicando sua população, década a década, em grande parte graças ao desenvolvimento portuário. Em muitas dessas cidades foram também gerados diversos trabalhos que formariam parte de uma cultura marítima, que com o passar do tempo, obtiveram conhecimento de várias especializações.

Especial menção é merecida pelo que alguns denominam da era dos “descobrimientos”, diga-se de passagem, descobrimento para os europeus, levando em consideração que os lugares “descobertos” possuíam civilizações bastante complexas, além do que, os

escandinavos já haviam chegado anteriormente ao continente americano (entre os limites atuais do Canadá e EUA) durante os séculos XI e XII (Acquarone 1960). Feitas tais ressalvas, cabe notar então, que a expansão marítima iniciada principalmente na península ibérica durante o século XV (Wolf 2005), frente ao interesse de estabelecer um conhecimento e domínio de novas rotas, e como insisti anteriormente não buscava uma expansão territorial isolada, senão que, sempre relacionada com o estabelecimento de rotas comerciais. No entanto, com o decorrer do tempo, as terras incorporadas pela expansão colonial se tornaram produtoras de bens. Em relação a isto, Steinberg aponta:

“Just as productivity-enhancing investment was not the driving force of mercantilism, neither was the thirst for overseas possessions. As was the case with productive investment, overseas expansionist adventures were engaged in, but only as a means toward controlling trade (2001:72).”

Por outro lado, Wolf nota as consequências do desenvolvimento das rotas marítimas que apontam para uma inter-conectividade global incipiente:

“A partir de este momento todas las luchas por el dominio interno en Europa adoptarían un carácter mundial, pues los Estados europeos buscarían controlar los océanos y expulsar a sus competidores de posiciones ventajosas de Asia, América o África. De ahí en adelante, lo que sucediera en una parte del globo tendría repercusiones en otras partes. Los continentes entrarían a formar parte de un sistema mundial de conexiones... Así pues, en menos de dos siglos, las potencias europeas ensancharon el alcance de sus actividades comerciales a todos los continentes y convirtieron en campo de batalla a todo el mundo (2005:163 y 164).”

Para realizar essas primeiras viagens transoceânicas eram necessários consideráveis melhorias nas condições das embarcações – ao menos, na linhagem ocidental pela qual optei. Tais melhorias foram possibilitadas tanto pela aquisição de tecnologias náuticas provenientes do oriente e da Ásia, e pela criação de um novo tipo de embarcação que mesclava características tanto daquelas que navegavam nos Mares do Norte, como as que navegavam no Mediterrâneo.

Posterior ao auge do domínio ibérico, o qual havia se consolidado com a união dos reinos da Espanha e Portugal, entre o século XVI e o século XVII, foi o período, inicialmente, da Holanda e, posteriormente, da Inglaterra exercerem uma supremacia naval. As características desse novo balanço e as consequências tanto para a navegação,

como para o comércio marítimo e o direito do mar, serão tratadas em um próximo bloco sobre as legalidades, pois este novo marco geopolítico de supremacia marítima precisava também questionar marcos legais.

Durante esse período, se destacava também, além do fortalecimento do papel das cidades- estados, o estabelecimento das primeiras *ligas de comerciantes* (Braudel 1986, Wolf 2005). Se bem que, majoritariamente, estes grupos estavam compostos por pessoas da mesma cidade ou reino, suas influências e ações eram de um caráter extraterritorial, conformando inclusive convênios com outros grupos similares. Foi nesse período também que, gradualmente, os agentes privados assumem um maior controle das frotas navais. No entanto, o interesse *nacional* sobre a soberania das frotas se mantém como algo relativo ao Estado, o que não acontece com o financiamento, ou inclusive, com a administração de lucros das frotas. Assim, o Estado mantinha sua soberania militar no mar resguardando seus interesses comerciais das frotas navais que estavam, cada vez mais, em mãos privadas.

Tripulantes: a precoce especificidade de um trabalho.

“Quanto ao resto da tripulação do “Pequad”, é preciso dizer que, atualmente, nem cinquenta por cento dos muitos milhares de homens empregados na pesca de baleia nos Estados Unidos são americanos de nascença, embora quase todos os oficiais o sejam. O mesmo pode ser observado tanto na pesca da baleia dos Estados Unidos, como no Exército ou nas Marinha de Guerra e Mercante, bem como nas equipes de engenheiros usadas na construção dos canais e estradas de ferro norte-americanos (Moby Dick de Herman Melville 2005:138).”

Resulta interessante considerar a precoce confirmação multi-étnica da tripulação dos barcos mercantes, características que se mantêm até hoje, iniciada quase juntamente com o estabelecimento de rotas comerciais efetuadas por barcos mercantes que atravessavam fronteiras *nacionais*. Em um começo, a tripulação foi ajustada à força a partir do uso de mão de obra escrava, e com o passar do tempo, o trabalho de tripulante oferecia uma oportunidade de se ganhar a vida e de viajar. A respeito, notemos a seguinte citação:

“Essa questão da representação da face da terra, ou ciência cartográfica, sofreu, alias, notável decadência durante o esplendor do império romano. Tanto assim que até hoje, pouco sabemos da vida marítima dos romanos. Os marinheiros não gozavam de consideração alguma, por parte do povo, ao contrario dos legionários dos exércitos de campanha. Isto só se explica pela antipatia natural dos romanos pelas coisas do mar. *As tripulações compunham-se quase totalmente de gregos, sírios e africanos* (Acquarone 1960:77, destaque mio).”

A especificidade do trabalho de tripulante foi um problema, em momentos em que a concentração rural era numericamente maior que a urbana, a mão de obra foi escassa. Assim, Portugal, durante o auge de sua expansão ultramarina no século XVI, compensou sua falta de marinheiros com escravos europeus, asiáticos e africanos (Wolf 2005:143). O *problema* se repete durante o turno da predominância marítima holandesa no século XVIII, *de fato se fazia escassa a mão de obra, incluindo os empregos navais, por isso no século XVII se contratou marinheiros escandinavos e do norte da Alemanha para ocupar cargos de navios holandeses* (idem:149). A respeito, Mollat du Jourdin, destaca:

“Though marked by conflicts, rivalries and competition, though restrained by ethnic, political, social and religious differences, a compenetration was evident in the increasingly mixed nature of crews. At the time of the voyages of Mediterranean galleys, the necessity of compensating for desertions by hiring, depending on ability in the worker’s markets, had been recognized. Since medieval times that tendency has remained constant (1993:172-173).”

Enquanto para o caso da supremacia inglesa durante o século XIX Abranson (1979) aponta que a maioria das pessoas preferiam embarcar em barcos mercantes, porque o salário era mais alto e não corriam risco de vida. No entanto, a coroa inglesa se reservava o direito de “contratar” a força qualquer tripulante dessas embarcações para transferi-los a barcos militares, sem que o capitão, o armador, ou mesmo, o próprio tripulante, pudessem negar-se²¹.

Assim, tal como sucede atualmente, as embarcações, se bem que não todas, mantém um perfil pluri étnico. Estes são os primeiros passos de um futuro mercado global de tripulantes, em conjunto com o desenvolvimento de marcos legais que amparem essa característica.

²¹ Questão narrada na curta novela Billy Bud, Marinero (1998/) de Herman Melville.

Legalidade e legalidades. A importância da consideração de antecedentes históricos e atuais dos marcos legais.

“The oceans are our great laboratory for the making of the new international order (Elisabeth Mann Borgese in Chapman 1992:114).”

“The seas have historically performed two important functions: first, as a medium of communication, and secondly as a vast reservoir of resources, both living and non-living. Both of these functions have stimulated the development of legal rules (Shaw 2005:490).”

Desde cedo existe uma estreita relação entre a história de transporte e comércio marítimo e suas legalidades, como aponta Gold:

“There has hardly ever been a political or jurisdictional aspect in the law of the sea that has not had its effect on the commercial and economic use of the sea. The reverse is equally true (1981:XX)”.

Por outro lado, a história, que chamamos de moderna, se remete ao começo da institucionalização dos quadros legais que intervêm na navegação marítima da marinha mercante é complexa e, ao mesmo tempo, rica. Rica, sobretudo, porque participam de maneira distinta, - tal como insinuei anteriormente e detalharei mais a diante -, organismos relacionados a uma estrutura pública, como também uma forte participação de organismos privados. Esta simples dicotomização se complexificou com o passar do tempo, quando internacionalização, o melhor, foram criadas outras com um caráter transnacional. Como aponta Alderton et al:

“...national regulatory system were progressively displaced by transnational and international ones, while the locations of the shipping industry’s core cities were restructured into a global circuit of regional metropolises in the Asia-Pacific, Europe and North America (2004:1).”

Desta forma, legalidades locais e nacionais foram afetadas por convênios, acordos e sistemas transnacionais. Mas sobretudo cabe destacar que as legalidades e seus processos históricos de gestação marcam a indústria do comércio marítimo, e com isso, as formas de trabalho. A respeito nota-se que:

“Some of the most important early developments in international public law occurred with regard with international shipping. While the modern law of the sea had its roots in the seventeenth century, it was not until the nineteenth century that it was clearly recognized by the great majority of independent states. The legal norms of freedom of the high seas and the innocent passage through territorial waters set a basic pattern of opening the arteries of world commerce that was followed in the subsequent development of international law in the other international service industries. The expansion of the global economy would certainly not have taken place as it did if the law of the sea had not assured the free flow of maritime transport. States have, of course, reserved the right to refuse entry to foreign vessels because they have complete jurisdiction of inland waters (e.g. ports). They seldom refuse entry, but the right is there (Zacher y Sutton 2001:6).”

Neste quadro, encontram-se inseridos, distintamente e durante diferentes períodos, os tripulantes de Corral de ontem e de hoje. Contextualizar-los me permitirá/permite colocar, por um lado, sob a luz do debate, diferentes dinâmicas de inter-conectividade de políticas e espaços transnacionais, como também, como estas afetam o trabalho dos tripulantes. Novamente se tecem e desmontam jogos locais vis-à-vis jogos globais.

Um dos aspectos interessantes a considerar sobre as legalidades e seus marcos históricos de gestação, reside na possibilidade de observar tanto os distintos níveis de integração e interação política com os campos de poder e de interesses que envolvem os atores participantes (Little 1999). Neste sentido, a indústria do comércio e transporte marítimo, oferece desde seus inícios uma excelente oportunidade para estudar processos de transnacionalização, considerando que o fluxo de bens produzidos e a ser consumidos, previamente negociados, não podem parar de circular, pois sua detenção pode afetar o bom andamento de economias locais, nacionais e da economia mundial em geral (Nordstrom 2007). Nessa densa área, participaram a participam uma variada gama de atores e interesses, por um lado associados ao estado nacional, e por outro lado, a interesses privados que, com o passar do tempo, foram se deslocando de um espaço enquadrado pelos marcos nacionais para um que mantivesse cada vez mais um viés mais internacional.

Esta especial forma de estabelecer marcos legais internacionais tem a ver com a peculiar característica do movimento da indústria do comércio marítimo, que remete a um fluxo que não pode saber de barreiras. Nestes fluxos, o barco e os bens transportados estão constantemente navegando, transpassando fronteiras. O mar desde cedo questionou e

obrigou a pensar sobre alteridades, mas sobretudo, sobre fronteiras nacionais e a possibilidade de compartilhar legalidades entre nações. Pensar o transporte e comércio marítimo é pensar uma história de transnacionalização. A respeito, Chapman observa:

“Most modern maritime laws do not have international authority but are passed and enforced by individual sovereign nations. There are some international maritime laws, but only a limited international mechanism for enforcing them. Shipping is by definition transnational, or perhaps more appropriately extra-national or extra-territorial. National states are the custodians of maritime laws, although the industry operates outside their boundaries and therefore their control. The result is that in many cases there are no effective laws that protect the working mariner. (Chapman 1992: 95).”

Diferentes autores colocam o desenvolvimento da indústria do comércio marítimo vinculado ao estabelecimento dos estados nacionais; como um dos maiores motores para, por um lado, deslocar/atravesar fronteiras e barreiras econômicas, e por um outro lado, gerar associações e convênios integradores. Com relação a isso, Stopfor aponta:

“Over the last century the shipping industry and the maritime states have evolved a complex regulatory system which impacts on all aspects of economics of operating ships. The design of the ship, maintenance standards, crewing costs, operating standards, company overheads, taxation, commercial confidentiality, pollution liability, and cartels are all subject to regulation (2006:422).”

Desta forma, em um jogo que se mantém até hoje em dia entre o setor público e o privado, a indústria marítima naval e o tráfico comercial intensificarão, desde cedo, a constituição de legalidades, seja para a mobilidade (bens), o pelo que se move (barco) ou bem para aqueles que trabalham nele (tripulantes). Foi assim que foram gerados tratados e convênios, associações e organismos internacionais. Conseqüentemente, se pode considerar também que estas legalidades ajudaram a pensar um corpo legal internacional de modo geral, cada vez mais des-territorializado.

Em relação as normas e regulamentos que afetam a indústria do comércio marítimo e mercante, Stopford destaca três tipos diferentes de autoridades: por um lado, estariam as sociedades de classificação; por outro, as autoridades relativas ao país da bandeira em qual o barco foi registrado e, por último, os estados costeiros (2006:423). Entre elas, se encontra a convenção sobre os direitos do mar (law of the sea), que foi um dos tratados mais complexos e difíceis de redigir da história das legalidades e das relações internacionais (Shaw 2005, Gale 2000)

Usos e legalidades do mar e os oceanos.

“Because spaces (even the ocean) are simultaneously creations of social processes and arenas for everyday experiences, there is a constant negotiation between the “spaces of representation” implied and reproduced by users of the sea (e.g. the world’s navies, as well as its fishers, refugees, sailors, etc.) and the “spatial practices” emanating from the structural imperatives of the world economy. The ocean is a repository of culture as well as a place of economic processes... (Steinberg 2001:158)”

“The ocean offers: an efficient means of transport; an aid of defense; a playground for leisure; a source for extraction of fish and other animals, minerals and power; and a place for waste disposal. In addition the sea is a crucial life source for the planet (Gale 2000:191).”

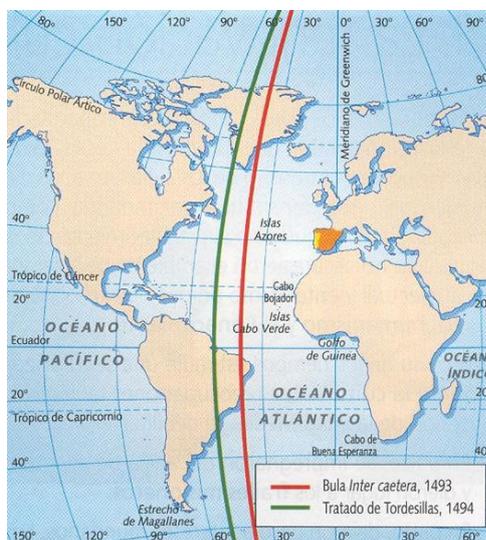
O Trabalho dos tripulantes se realiza em barcos que navegam por diferentes oceanos, barcos que estão submetidos também a legalidades internacionais, algumas delas, ratificadas em convênios por grande parte dos países do mundo. Esses convênios e tratados tem uma história que considero oportuna ser descrita, ao menos brevemente, pois reflete interessantes pontos sobre processos de internacionalização. Pensar essa história é pensar também a internacionalização do trabalho e com ele o lugar donde se efetua, tanto o barco, como os oceanos que são sulcados. Essa história reflete também a forte relação, de mútua imbricação, já antecipada, entre os caminhos do comércio marítimo e o estabelecimento de legalidades e regulações que delimita, entre outros aspectos, o espaço onde este comércio se efetua: os oceanos, os barcos e os portos, e daqueles que trabalham nestes. Regulações que estão sujeitas a interesses político-econômicos, em base de jogos de poder que permitam estabelecê-los.

Como mencionei anteriormente, os usos dos dados sobre o oceano estão mudando com passar o tempo e variam segundo a importância dada pelas diferentes sociedades e culturas. Mas cada uso, ou melhor, cada novo uso em sociedades diferentes tem sido limitados e regulados, seja por atividades simbólico rituais, comerciais, de entretenimento o combinações destas. A conformação moderna do globo, no desenvolvimento dos diferentes estados nacionais (ou inclusive dentro das fronteiras nacionais, a partir da co-existência étnica diferenciada) traz consigo aparatos legais cada

vez mais sofisticados e específicos. E na medida que os usos comerciais dos oceanos se fizeram cada vez mais intensos e por diferentes países, se fez necessário estabelecer quadros legais de comum acordo.

Primeiros Passos.

Fig. 2, O mundo e o tratado de Tordesilhas²².



O tratado de Tordesilhas de 1494 deu as bases para duas esferas de influência e exploração marítima – na hipótese da difusão do cristianismo. Para o caso do mar, a linha demarcada, mais que dividir territorialmente o mar, dividiu o movimento entre ele (Steinberg 2001), ao menos geo-politicamente, em relação aos pólos de expansão, seja de Portugal, seja da Espanha, mostrando portanto a supremacia ibérica frente ao resto da Europa naquele momento. Tal tratado incentivou que países do norte europeu explorassem os mares do norte e com isso, o desenvolvessem segundo o grande descobrimento da tecnologia para viagens de grandes distâncias, a conservação do pescado no sal²³. É possível traçar uma *ocidentalização* do mapa que marcou uma expansão colonial por longas extensões do mundo por parte de ambos países ibéricos²⁴. Tal questão toma seus pesos ao considerar os modelos econômicos estabelecidos pela Europa, inicialmente o *mercantilismo* e logo o proto-capitalismo industrial (Braudel 1986).

22

<http://webs.ono.com/pedabagon/pedro/Historia%20de%20Espana/esquema%20de%20temas/reyescatolicos/maparepartodelmundo,tordesillas.jpg>, acessado em Março 2010.

²³ O que trouxe novo interesse ao espaço marítimo, que marcara profundamente uma história de relações e objetivações do mar diferenciada entre os países europeus do norte e com ênfase no Mediterrâneo (Steinberg 2001)

²⁴ Questão que consagrou definitivamente o imaginário euro-cêntrico do mundo e do domínio sobre este (Mignolo 2002)

Ao final do século XVI, o questionamento desse tratado e seu conteúdo se efetivou duplamente, tanto pela derrota da Armada Espanhola pelos ingleses, como pelo debate legal internacional gerado sobre os direitos sobre as terras do leste e do oeste, e consequentemente sobre o mar e os oceanos. Deste debate participaram ativamente juristas da Inglaterra, Espanha e Holanda. Steinberg aponta:

“Besides of discussing the status of the sea, this debates came to define some of the key principles guiding international law up to the present (2001:89).”

A partir desse debate foram estabelecidos alguns princípios legais que perdurariam até hoje em dia. Entre outras possibilidades, se discutiu sobre o direito do mar e da navegação nele. Além disso se questionou a arbitrariedade de dividir o mundo em dois, exclusivamente para dois reinos. Esse debate mostra um declínio do poder, principalmente relativo ao comércio e transporte marítimo, da Espanha e de Portugal, e a ascensão da Holanda e da Inglaterra. O argumento original desse questionamento se deve ao jurista holandês Hugo Grotius. A resposta portuguesa foi dada por Seraphim de Freitas e a resposta alternativa seria complementada pelo inglês John Selden. A grosso modo, o primeiro propôs um sistema de domínio comum dos oceanos, o segundo clamou que alguns estados poderiam reclamar o direito sobre algumas rotas nos oceanos e o terceiro sobre uma territorialidade do mar adjacente a costa (Steinberg 2001). Todas estas propostas e o debate em geral estavam relacionados com a construção e o uso social dos oceanos. Shaw resume bem a situação que se estava vivenciando naquele momento:

“The seas were at one time thought capable of subjection to national sovereignties. The Portuguese in particular in the seventeenth century proclaimed huge tracts of the high seas as part of their territorial domain, but these claims stimulated a response by Grotius who elaborated the doctrine of the open seas, whereby the oceans as *res communis* were to be accessible to all nations but incapable of appropriation. This view prevailed, partly because it accorded with the interests of the North European states, which demanded freedom of the seas for the purposes of exploration and expanding commercial intercourse with the East (2005:490).”

Enquanto que Steinberg caracteriza bem o período mercantil em relação as legalidades e os interesses envolvidos:

“... the mercantilist era was characterized by a spatiality that revolved around control over channeled routes of circulation. Space – on land and at sea – mattered as points of access to these channels, and hence efforts were made to exert some degree of power across the surface of the world. As a major surface for movement, the sea was contested as circulation-space and it served as an arena for many of the political and economic contests of the fifteenth to eighteenth centuries. While the mercantilist-era sea was not perceived as a significant place (or set of places) in its own right, it was associated with the resource of connection, and hence perceived as an important arena in which individual states exercised social power and asserted their rights to stewardship (2001:110):”

Desta forma, co-existiram diferentes legalidades, imaginários, interesses, uso e construções sociais do mar. No que corresponde a “legislações” ou normativas cabe destacar dois aspectos. Por um lado, nas que se fazia referência sobre o mar se optava ou por políticas de exclusividade (*mare clausum*), de liberdade (*mare liberum*) e de combinações entre si (Gold 1981, Gale 2000, Steinberg 2001). Por outro lado, existia também uma série de normativas e, portanto, um pensar sobre o trabalho e as condutas abordo. A parte destas, se pode considerar um mecanismo legal que suportava também as bases do comércio e intercâmbio, a navegação e, sobretudo, assuntos referentes ao porto e possíveis escritórios das alfândegas.

Do século XIX para o século XX – passos para consolidação do comércio e da navegação mundial.

“During the nineteenth century, however, as the shipping industry grew, it became apparent that a certain degree of standardization was needed for the rules governing behavior on ships and between a ship and its home-country. Furthermore, a need arose to develop norms for the relationship between ships of different nationalities when they interacted on the high seas and also for the relationship between a ship and the foreign state in whose territorial waters or port it might be situated (Steinberg 2001:125).”

O século XIX consagrou a inter-conectividade mundial pelos oceanos. As empresas do transporte marítimo haviam intensificado suas rotas por diferentes partes do globo, consolidando, portanto, as companhias interoceânicas²⁵. Fluxo, que para o caso latinoamericano, se viu intensificado tanto pela independência de quase a totalidade das colônias espanholas como também pela abertura comercial dos portos brasileiros²⁶. Durante a primeira metade do século, os barcos a vela também haviam chegado a suas últimas improvisações, os quais haviam se transformados em velozes e cada vez mais seguros sulcadores dos mares, conectando o globo em distintos pontos, sendo a garantia do fluxo de bens, pessoas e informações.

Por outro lado, a segunda metade do século XIX viu a lenta incorporação do motor a vapor e a passagem definitiva da madeira para o aço nas estruturas dos barcos mercantes de companhias de diversas nacionalidades, em conjunto com a importância da livre circulação enraizada pelos ideais do capitalismo industrial que necessitava espalhar seus bens, engatilhou a necessidade, cada vez mais notória, de acordos de alcance internacional.

Se o grande tráfico de escravos viu seu fim durante o século XIX, este enorme movimento de pessoas, foi substituído pelas grandes ondas de migração, principalmente do continente europeu para diferentes partes do continente americano. Incluindo grande parte do contingente da migração alemã que ia ser radicada em terras do sul do Chile, que fez seu ingresso por Corral. De fato, lá permaneceram algum tempo antes que se

²⁵ *Liners* em inglês.

²⁶ Ao contrário do que acontecia em outros continentes, como África, o subcontinente Indiano e Ásia, que viviam fortes disputas européias pela exploração e expansão territorial (Hobsbawm 2007, Wolf 2005).

assentassem nos terrenos do sul de Chile.

O século XX, em especial a segunda metade, trouxe consigo a consolidação de muitos dos atuais sistemas vigentes de organização do comércio marítimo. Desde a conformação de uniões sindicais e inclusive, federações com uma pretensão mundial, como a Federação Internacional de Trabalhadores do Transporte (ITF) fundada em 1898. Durante esse período também se fortaleceram as empresas seguradoras de barcos, que para tais fins, criaram diferentes critérios de avaliação das condições e qualidade das embarcações. Com o tempo, estes modelos de avaliação e seus respectivos resultados foram internacionalizando e padronizando-se. Foi nesta época que as empresas e alguns conglomerados foram avançando cada vez mais suas extensões e interferências, já não somente pela relação colonial de alguns países, mas sim por uma expansão das fronteiras econômicas e do comércio marítimo, desta vez, de alguma forma mais radical que a observada nos séculos XVI e XVII pelas firmas e ligas de comerciantes (Braudel 1986). Nesse sentido, os articuladores e as empresas associadas ao transporte e comércio marítimo foram se transformando em poderosos atores capazes de influir e gerar políticas adhoc a suas apraxias, é dizer, para assegurar o fluxo, com cada vez menos travas, de bens entre países e por meio dos oceanos.

Novas tecnologias. A passagem do século XX para XXI.

“Shopping has been crucial to the growth of the world economy for two related reasons. First, as world production expands, international transportation services are required to carry many raw and intermediate goods to manufacturing plants and finished goods to consumers. Second, shipping is a more cost-effective method than land and air transport for moving most bulk goods between states.

Without inexpensive, efficient oceanic transportation, world trade would not have grown as fast as it has because higher transportation costs lessen opportunities for exploiting comparative and competitive advantage (Zacher y Sutton 2001:36).”

O século XXI começou com a consagração definitiva do motor a vapor e das construções de aço das embarcações tanto militares como mercantis. As alterações tecnológicas se deram em um tempo nunca antes observado no desenvolvimento de barcos. Isso, frente a grande tensão política tanto na Europa, como na Ásia, que envolveu de formas diferentes, principalmente a Inglaterra, Alemanha, Japão, Rússia e Estados Unidos (Groove 2000, Woodman 2002). Mas enquanto as frotas navais de guerra sofriam rápidas e radicais alterações com o passar dos primeiros anos do século XX, assim o fizeram também as frotas mercantes e de passageiros. Rapidamente, as caldeiras de carvão foram substituídas por motores a diesel. As radiocomunicações e os sistemas de radares sonoros foram estabelecidos, cada vez, com mais melhorias.

Depois da segunda Guerra Mundial, uma inovação radical, ao menos para a administração e para a segurança do barco, foi a integração da comunicação dos satélites, que permitiu um contato entre o barco e a empresa administradora²⁷. Habitualmente os tripulantes também podem acessar e fazer chamadas satélites pagas, as quais são efetuadas, em geral, em datas comemorativas. Também se inclui o monitoramento remoto com o uso do GPS nos barcos (Global Position System).

Desta forma, tanto a ponte de comando como a sala de máquinas sofreram automatizações consideráveis de seus sistemas, as quais trouxeram melhorias na segurança a bordo, requerendo novas formas de organização do trabalho que, na prática, diminuiu o número de tripulantes e oficiais (Alderton et all 2004, Chapman 1992, Donn

²⁷ Sobretudo a partir de 1976, quando a OMI estabeleceu a Organização Internacional do Satélite Marítimo (International Maritime Satellite Organization), que logo passaria a se chamar Organização Internacional de Comunicações Móveis Via Satélite (International Mobile Satellite Organization INMARSAT).

1992, Woodmann 2002). Se tratava então de uma intensificação do trabalho (Antunes 1995) dentro dos barcos da indústria do comércio e transporte marítimo.

Não podemos deixar de considerar que, atualmente, coexistem numerosas *temporalidades* entre os barcos. Se bem que os barcos mais velhos que se mantêm ativos tem desfrutado de melhorias técnicas, sobretudo com base em algumas regulações, existe uma grande diferença entre um barco ativo de 1970 com um ativo lançado ainda neste milênio. Diferenças que se fazem notar e pesar sobre tudo para o trabalho e vida dos tripulantes nos navios, pois barcos velhos significam, pelo geral, más compartimentos de moradia e maior trabalho nas tarefas do dia a dia.

Porém, a maior e mais radical transformação no sistema de carga do século XX foi a *containerização*, não somente porque os barcos mudaram seu sistema de carga, seu sistema de trabalho, senão porque os portos, e os trabalhos realizados neles, tiveram que adaptar-se a estas novas condições (Alderton et all 2004, Nordstrom 2007). Em alguns casos, sobretudo nos portos de maior envergadura, se mantiveram cais diferenciados pelo tipo de carga, em outros casos, tiveram que construir instalações portuárias novas. A *containerização* trouxe consigo uma automatização e simplificação das tarefas de estiva, diminuindo também no porto o número de trabalhadores, além de reduzir o tempo de permanência do barco no porto. Se bem requer uma alta inversão inicial, o sistema de containerização barateou os custos e conseqüentemente deu maior lucro para as companhias do comércio e transporte marítimo

Estas diferentes *melhorias*, em conjunto com as mudanças portuárias e o crescimento do mercado do transporte em *containers*, levou a construção de barcos cada vez maiores, algo que no mundo da indústria marítima significa barcos com maiores tonelagens, praticamente duplicando o tamanho médio dos barcos dos últimos trinta anos (Alderton 2004 er all 2004). Ao mesmo tempo se viu uma especificação cada vez maior dos tipos de barcos, como: transportadores de carros, *frigoríficos*, *navios químicos*, *suqueiros* (que transportam concentrados de suco), entre outros. Atualmente, como diria Woodman (2002), existe todo tipo de barco para todo tipo de uso dos oceanos.

Internacionalizando-se: convênio e conferências internacionais

“We need to look in more detail at the procedures by which countries develop their maritime law, and in particular the system of international maritime conventions. Because ships trade internationally, there is a strong incentive to standardize those aspects of national maritime law that relate to the international operation of ships (Stopford 2006:440).”

As convenções e as conferências são, uma vez afirmadas e posteriormente ratificadas, a base legal para a configuração das legislações nacionais. É bastante complexo o quadro relativo aos convênios e conferência sobre os interesses marítimos, sobretudo, porque cruza diferentes organizações de índole mundial. A respeito, nota-se que:

“For this process to work, a considerable investment of time and effort is required in the organization of conferences, the drafting of conventions and subsequent action to ensure that they remain up to date. In the case of shipping conventions this serve has devolved to three agencies of the United Nations – the International Maritime Organization (IMO), The International Labour Organization (ILO) and the Shipping Committee of UNCTAD (Stopford 2006:442).”

Stopford reconhece 4 passos para fazer uma convenção marítima (2006:442), que resume a continuação:

Primeiro Passo: definição de algum problema ou vazio legal, esboço do problema/vazio legal e convocação de consulta para realizar a conferência por intermédio de alguma agência internacional de peso, tal como a OMI (Organização Marítima Internacional) ou a OIT (Organização Internacional do Trabalho), que posteriormente define os detalhes técnicos relacionados com as regulações a serem discutidas.

Segundo Passo: a conferência é realizada e nela são discutidos os diferentes pontos.

Terceiro Passo: abre-se espaço para a subscrição dos termos da conferência, que significa o compromisso dos países signatários em retificar os conteúdos a medida que estes sejam incluídos nas legislações nacionais.

Quarto Passo: a retificação propriamente dita. Todo país signatário altera seus próprios quadros legais, uma vez retificado a convenção. É recorrente uma convenção ganhar força de lei nos países signatários quando é modificada por um número expressivo deles (estabelecido previamente) – e conseqüentemente quando estes alteram seus sistemas legais de acordo com a convenção. Geralmente, se estipula um prazo de 12 meses para que isto ocorra,

considerando a data em que o último país necessário para alcançar tal número tenha assinado a retificação da convenção.

Como exemplo disso, cabe notar a Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, firmada em 1983, a qual precisava ser ratificada por 60 países, número que foi alcançado recentemente em 1993. Após um período de 12 meses, se tornaria lei a vigor para todos os países que estavam inscritos. A continuação, distingo as diferentes agências e organizações que podem convocar, intervir ou elaborar tanto conferências, como re-elaborar resoluções e quadros legais relativos ao mar, aos oceanos, ao transporte e comércio marítimo, como também ao trabalho dos tripulantes.

A **Organização Marítima Internacional – OMI** (em inglês International Maritime Organization, IMO) foi fundada originalmente como Organização Consultiva Marítima Internacional (em inglês International Consultive Maritime Organization, ICMO), em 1948 sob o amparo e dependência atualmente da Organização das Nações Unidas. Mudou seu nome em 1982 e tem como sede a cidade de Londres.

Inicialmente, a OMI buscou desenvolver um corpo legal, de códigos e de recomendações, muitas destas a partir de convenções. Atualmente, está formada por 155 países membros e 2 associados. O corpo que governa a OMI é a Assembleia, que é convocada a cada dois anos, nela são escolhidos um corpo de 32 estados que a regem. O trabalho técnico e legal está dividido com base em cinco comitês (subdivididos em sub-comitês): Comitê de Segurança Marítima (The Maritime Safety Committee, MSC), Comitê de Proteção do Ambiente Marinho (The Marine Environment, MEPC), Comitê de Co-Operação Técnica (The Technical Co-Operation Committee, TC), Comitê Legal (The Legal Committee) e Comitê de Facilitação (The Facilitation Committee)²⁸.

A primeira convenção pela Segurança da Vida no Mar (The Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS) foi convocada em Londres em 1914, motivada especialmente pelo acidente do Titanic, onde participaram representantes de 30 países. Enquanto que a terceira se realizou em 1948 e entrou em vigor em 1952; a quarta foi desenvolvida (sob os auspícios da OMI) em 1960 e entrou em vigor em 1965; enquanto que a versão atual

²⁸ Ver em Anexo a lista de algumas das maiores convenções da OMI.

foi aprovada em 1974 e entrou em vigor em 1980²⁹, depois de 1980 a convenção sofreu numerosas emendas. A convenção SOLAS contempla aspectos de segurança, construção e navegação dos barcos.

A convenção *Standard of Training Certification and Watchkeeping* de 1978 merece uma especial menção, que depois de aprovada e ratificada, teve modificações em 1995, sendo essa a versão vigente³⁰. Foi essa última alteração que estabeleceu o código STCW 95 para o treinamento dos oficiais dos navios das frotas mercantes, estabelecendo certos requisitos de formação necessários na busca da padronização educacional – o que marcaria profundamente o tornar-se tripulante, incluso para os *corraleños*.

A **Organização Internacional do Trabalho – OIT** (em inglês, International Labour Organization, ILO) também se remete diretamente ao mundo do comércio e transporte marítimo, em especial, em relação as condições de trabalho dos tripulantes. A OIT é uma das agências inter-governamentais mais antigas das que operam atualmente nas Nações Unidas, pois surgiu em 1919, com sede em Genebra. Em relação as questões do mundo marítimo da OIT, Stopford comenta:

“Its principal interest is in maritime labour problems and in this context it has been involved in developing a broad range of conventions dealing with working conditions on board ocean-going ships. These include provisions on manning, hours of work, pensions, vacation, sick pay and minimum wages... (2006:448).”

Se bem que a OIT e algumas de suas convenções tem trabalhado bastante com o anseio de melhorar as condições laborais dos tripulantes, lamentavelmente, muitas dessas convenções a favor de melhorias não tem recebido o suficiente número de ratificações para entrar em vigor³¹. Entre as resoluções destacáveis para o benefício dos tripulantes se encontra a *ILO Merchant Shipping Minimum Standards Convention No. 147* de 1976, que buscava:

²⁹ Documento OMI: http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1055&format=PDF

³⁰ O fato de somente ajustar a convenção, permitiu que não fosse necessário passar por um pesado processo de aprovação e posterior de ratificação para que entre em validade. Desta forma, uma vez feitas as alterações, foi dado o prazo até 2002 para sua implementação por todos os países que firmaram o acordo original (ITF 2002)

³¹ Ver no Anexo algumas das convenções convocadas e realizadas pela OIT em relação ao trabalho de tripulantes.

“It is aimed at ensuring that there are laws of regulations by countries for ships registered in their territory that adequately provide for: safety and health on board ships; appropriate working and living conditions aboard ships; training and qualifications of seafarers; appropriate social security measures for those working on ships (ITF 2002:54).”

Finalmente, cabe destacar a **Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - CNUCYD** (em inglês, United Nation Conference on Trade and Development, UNCTAD), que foi estabelecida em 1964. Desde seu início, foi estabelecido, entre seis cinco comitês fundantes, o *Comitê de Transporte Marítimo (Committee on Shipping)*, em especial para os países em desenvolvimento (Stopford 2006). Entre suas conferências, se destacam: *Code of Conduct of Liner Conferences* y *The UNCTAD Convention on Conditions for Registration for Ships*.

O interessante de considerar, ao menos breve e introdutoriamente, estes convênios, é que estes situam por um lado algumas articulações e pontos nodais entre esferas de ingerência de uma política em áreas transnacionais, por outro, mostra como se modelam as formas e condições de trabalho e a vida dos tripulantes. Distinguindo o tripulante como um trabalhador, mas associado a contextos específicos: o barco e o mar.

As convenções sobre o direito do Mar.

Como assinala anteriormente, ocorreu durante o século XIX, em especial a partir da segunda metade, uma intensificação drástica das operações relativas tanto ao comércio e transporte marítimo internacional, quanto a cabotagem nacional. Tal questão levou a fortalecer e inclusive discutir as bases legais nacionais, dando também o estímulo para *pensar* a internacionalização desse processo. Se precisava, portanto, unificar, ou transnacionalizar um sistema legal relativo aos oceanos. Em 1889 acontece um encontro, descrito por Stopford (2006:441), como *um dos primeiros passos para um sistema internacional para que algumas regulações fossem internacionalmente aceitas*. Esta se realizou sob convite e amparo dos EUA, que convidou 37 países para uma Conferência Marítima Internacional, talvez, com isso, já marcando a nova hierarquia da ordem internacional.

Porém, será durante o século XX que o atual sistema legal correspondente aos oceanos, não sem grandes dificuldades, se estabeleceu. Além das três Convenções sobre os direitos do mar organizada pela ONU (1958, 1960 e 1963), foram realizados diferentes encontros e declarações até o estabelecimento definitivo da terceira Convenção – vigente até hoje. Muitas dessas declarações foram realizadas em e por países latinoamericanos, jogando estes, pela especial conformação geográfica do continente, uma participação ativa sobre a discussão dos direitos do mar, em especial, da gestão da zona econômica exclusiva (Gold 1982, Steinberg 2001, Woodman 2002).

Em 1958, as Nações Unidas convocaram a Primeira Convenção do Direito do Mar, UNCLOS I (*United Nation Convention of Law of the Sea*), que pretendia definir questões fundamentais sobre a propriedade e os direitos sobre o mar. Nessa conferência participaram 86 países (Mattos 2008). Em 1960 foi convocado a UNCLOS II para resolver questões pendentes da conferência anterior, mas sem muito sucesso (Mattos 2008, Steinberg 2001).

A III Convenção das Nações Unidas, UNCLOS III (*United Nation Convention of Law of the Sea*) entrou em vigência com força de lei em 1994 sendo aprovada anteriormente

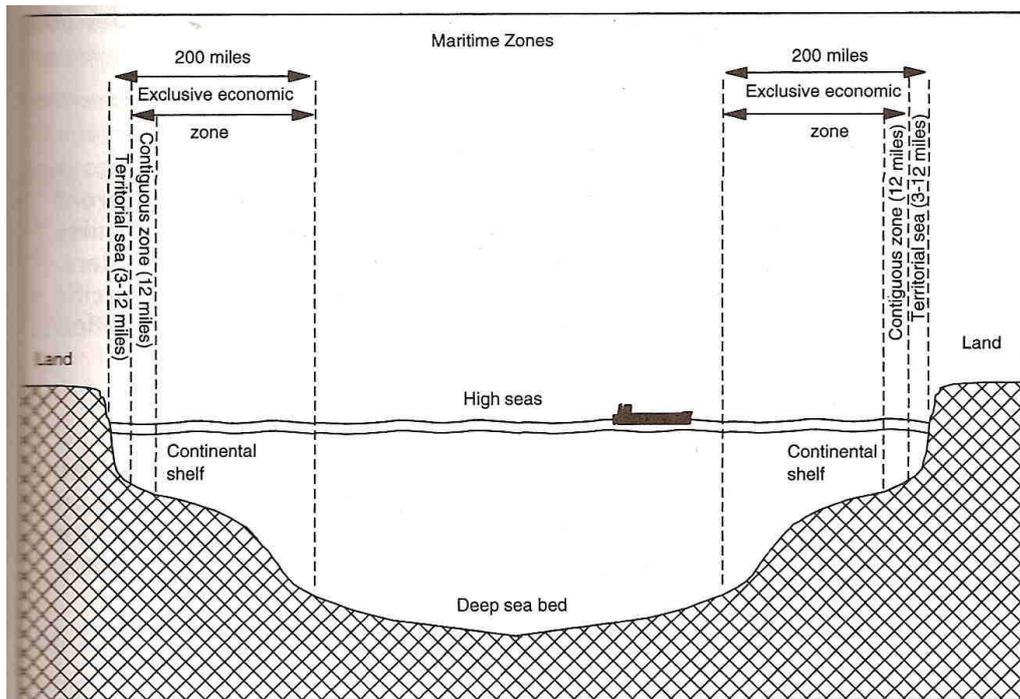
por 130 votos a favor (4 contra, 17 abstenções) (Stopford 2006)³². A ratificação se refere às obrigações contraídas pelo estado nação a fim de cumprir com o estabelecido na Convenção, o que significa adequar as ordenações legais nacionais em relação as acordadas na conferência. Tal processo costuma ocasionar sessões especiais da Câmara dos deputados e/ou do senado de cada país.

Apesar que teve diferentes sessões entre 1973 e 1982 (Nova Iorque, Caracas e Genebra), gerando um prolongado debate, o acordo da UNCLOS III foi firmado finalmente em Montego Bay, Jamaica, 10 de dezembro de 1982, assinado por 164 países (Mattos 2008). A *convenção* conta com 17 partes (com 320 artigos), 9 anexos e a ata final da Conferência. Muitas das propostas da Convenção são um *mix* de diretrizes aprovadas anteriormente, algumas delas baseadas em leis consuetudinárias, e outras, em novas portarias. Como precedentes que estimularam as diferentes Conferências, e ao mesmo tempo, nortearam alguns tópicos acordados, cabe mencionar uma série de acidentes de derramamento de petróleo por alguns barcos, de grande referência simbólica mundial, como também a necessidade de debater sobre os novos descobertas de recursos no fundo do mar e de questões relativas a regulamentação das embarcações (Mattos 2008).

Entre os pontos abordados estava a configuração definitiva das diferentes zonas marítimas e de alto mar. As zonas se dividem em mar territorial (3 a 12 milhas), zona contínua (12 milhas), zona econômica exclusiva (200 milhas) e alto mar, tal como podemos apreciar no gráfico:

³² Foi estabelecido que a Convenção entraria em vigor 12 meses depois da sexagésima retificação, que ocorreu em 1993 por parte de Guiné (Mattos 2008)

Fig. N° 3, Zonas Marítimas (Stopford 2006:429).



Ao passo e ao uso do *alto mar* são definidos na parte VII, nas primeira e segunda seções. Destaca-se, entre outros aspectos, a importância dada a navegação livre de frotas mercantes que devem estar registradas em um único país, submetida aos regulamentos daquele país de acordo com a norma internacional (Armada do Chile 1994:54-55).

As diferentes objetivações e imaginários sociais do mar mudam assim como as sociedades e culturas que sustentam tais construções (Steinberg 2001). Nesse sentido, as diferentes alterações dos modelos legais do mar (tanto da costa como do alto mar) estão em concordância com os diversos interesses dos diferentes estados-nações que buscam regular-los (Shaw 2005, Steinberg 2001). Assim mesmo, os modelos econômico-políticos que os diferentes estados tem seguido ao largo de sua história estão também intimamente relacionados com as pretensões e alterações dos direitos do mar em geral. Shaw destaca:

“The predominance of the concept of freedom of the high seas has been modified by the realization of resources present in the seas and seabed beyond the territorial seas. Parallel with developing tendency to assert ever greater claims over the high seas, however, has been the move towards proclaiming a ‘common heritage of mankind’ regime over the seabed of the high seas. The law relating to the seas, therefore, has been in a state of flux for several decades as the conflicting principles have manifested themselves (2005:491).”

Há de se considerar também uma complexa arena de atores envolvidos nos processos de negociação e elaboração dos convênios e leis internacionais. Assim, em relação a última Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, gestada entre 1974 e 1982, participaram distintos e variados organismos, representações nacionais, associações internacionais e, incluindo, a própria ONU (Mattos 2008).

Uma peculiaridade interessante ocorrida no debate desta última convenção diz respeito a uma forte tensão geopolítica que marcou, como concordam diferentes autores, dois lados, sobretudo, com relação a possibilidade de explorar os recursos da superfície marinha (Gale 2000, Gold 1981, Shaw 2005, Woodman 2002). Por um lado, se agrupavam os países chamados em desenvolvimento ou de terceiro mundo, que estavam interessados na proposta de uma zona econômica exclusiva de 200 milhas como uma forma de proteger seus recursos (os conhecidos e os a serem conhecidos). Por outro lado estavam os países *desenvolvidos* que se opunham a esta condição já que contavam com tecnologias que facilitavam a exploração de recursos marinhos e do fundo do mar. Situação que, para o caso da proposta dos países latinoamericanos, viu-se reivindicada em encontros e declarações paralelas às Conferências.

Esta última Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, como antecipei, é um dos quadros legais mais complexos na história do desenvolvimento do direito internacional e das relações internacionais que se já elaborou (Shaw 2005, Woodman 2002). Constituindo-se até hoje em dia, como ponto de reflexão sobre os diversos aspectos internacionais. Também permite pensar o mar como um espaço politicamente reconhecido, ao menos em parte, como *transnacional*, uma territorialidade desconfigurada dos patamares nacionais.

História e presente dos registros de barcos e das bandeiras de conveniência.

“In the past, vessel operators registered their ships in the countries where they lived, just as manufacturers tended to built their factories where their lived. The maritime industry is inherently international, however, and its employers began to think internationally earlier than shoreside employers did. While having one’s factory next door may make managing a company easier, managing a vessel plying the Pacific trade routes is no easier because its happens to be flying the flag of the nation where the owner lives (Donn 1992:xxiv).”

“Because of the interdependence between legal regulation and ship operating economics, the choice of register has become a major issue for shipowners, as has the drive to extend and tighten the control imposed by maritime law on shipping operations through international conventions (Stopford 2006:431).”

Inicialmente, podemos considerar que as bandeiras de conveniência e os segundos registros nacionais tiveram sua origem a partir de motivações políticas e militares, mas sua relativa recente proliferação está mais bem relacionada com interesses econômicos (Alderton et all 2004, Donn 1992, Stopford 2006). A proliferação das bandeiras de conveniência e os segundos registros tiveram seu auge durante a primeira e segunda guerra mundial, quando países como Libéria, Panamá e Honduras *aceitaram registros de navios de outras nações colocando restrições mínimas* (Alderton et all 2004:28). Deste modo, diversos países registraram seus barcos em bandeiras de outros países buscando uma neutralidade para transportar bens durante esses conflitos bélicos. Barcos dos Estados Unidos, que foram um grande agente promotor da liberação dos registros abertos (Donn 1992), também mudaram seus registros porque assim lhes era permitido vender bebidas alcoólicas durante o tempo que esta foi proibida nos Estados Unidos.

Nesse sentido, o registro do barco com uma bandeira de outro país é a busca de outra territorialidade para amparar-se em outros marcos legais. Uma territorialidade que pode estar inclusive dentro de outra, se consideramos a situação do mar territorial de cada país. Questão que me leva a pensar também que o capitalismo sempre busca suas formas de expandir e reproduzir-se, - como diria Braudel, circular (1986). Os agentes do capitalismo buscam diminuir as barreiras e aumentar os lucros para que possam fluir e multiplicar o jogo das ofertas e demandas, seja de bens ou dos serviços (Nordstrom 2007)

Depois de 1950 a tendência foi um registro cada vez maior em bandeiras de conveniência e segundos registros, ao mesmo tempo que os registros nacionais foram se debilitando cada vez mais (Alderton et al 2004, Chapman 1992, Donn 1992). O forte crescimento da inscrição de barcos em registro abertos fomentou o estabelecimento de um mercado mundial de tripulantes. Sobre a consagração e processo de adequação das bandeiras de conveniência, nota-se que:

“Vessels registered in flag-of-convenience states are largely owned by western financial interests which register their vessels in these countries to reduce their taxes and operating costs. The two key open registry states are Liberia and Panama which account for close to 80 percent of the tonnage of this group (Zacher y Sutton 1996:37)”.

Frente a tão grande concentração da frota mercante nos registros de bandeiras de conveniência, alguns países, de grande tradição mercante, habilitaram um segundo registro internacional, menos rigoroso que o nacional para incentivar a diminuição do êxodo massivo das frotas nacionais para as bandeiras de conveniência.

Os primeiros registros foram do Panamá, Honduras e Libéria, que ofereciam algumas vantagens econômicas e operativas para os donos e administradores de barcos. Com o passar do tempo, estes registros foram se multiplicando, na medida que mais países, principalmente do *terceiro mundo*, se interessaram nessa alternativa para arrecadar dinheiro. Atualmente existem registros de 37 bandeiras de conveniência, incluindo países que não tem acesso ao mar, como a Bolívia, também prevalecem pequenos países ilhas, que buscam aumentar suas fontes de ingressos. Em relação a importância que pode ter este ingresso para os estados pequenos, cabe notar que:

“Most governments are highly influenced by the marketplace in the laws they enact and enforce and in those they neglect (Chapman 1992:99)”.

Mas o que significa e o que motiva a inscrição ou a mudança de registro de um barco? Antes de tudo devemos considerar:

“If a ship is to trade freely into the major ports of the world without encountering overwhelming difficulties with the authorities, it must have a nationality to identify it for legal and commercial purposes. The nationality is

obtained by registering the ship. Registration varies from country to another... (Stopford 2006:432).”

O registro é obrigatório para cada barco, mas sob que bandeira estará sendo efetuado, depende dos interesses do proprietário ou da empresa administradora. No entanto, o que leva em consideração as empresas na hora de efetuar o registro em um país? Stopford (2006) resume quatros aspectos centrais: 1) as condições legais e financeiras (sobretudo relativa a impostos) que estabelece o país, 2) a relação do país com os tratados e convenções sobre segurança no mar, 3) as condições para a contratação da tripulação e 4) a proteção naval da frota em casos extremos. Stopford adverte que o que realmente pesa são as “vantagens” econômicas que uma mudança de bandeira pode trazer para a empresa que administre o barco, e conseqüentemente, para o *armador*, ou seja, o ou os donos do barco. Nesse sentido, as empresas buscam registros nos países que ofereçam condições e garantias que mais as interesse, e enquanto que os países com registros abertos buscam oferecer melhores e chamativas propostas para sua inscrição, porque o registro é, antes de tudo, um *negócio*. Assim, para o registro da bandeira do barco existe um mercado com opções diferenciadas e interesses mútuos entre os países que oferecem o registro de bandeiras de conveniência e as empresas interessadas em obtê-los. Apesar de que existe certa variabilidade significativa entre diferentes registros, a maioria dos países estabelece uma cota de incorporação e um imposto anual calculado com base na tonelagem do barco, permitindo quase liberdade total para o manejo e contratação da tripulação. Se bem que, alguns registros pedem que a propriedade do barco ou da empresa administradora seja do país onde é registrado, este requisito é facilmente solucionado com representações, empresas de representação ou até mesmo de empresa fantasma (Alderton et all 2004, Chapman 1992). O registro de bandeiras é, como assinala, um negócio. Frente a isso, cabe notar:

“Growing competition among open registry nations has led to reductions in their already low levels of taxation on ship tonnage and to accusations that the registries are competing for business by promising laxer requirements during inspection and fewer regulations (and therefore lower safety standards for crews, the public, and the environment) (Donn 1992:xxv).”

As vantagens oferecidas remetem, então, a taxas de impostos menores, regulamentos mais flexíveis no que diz respeito as normas de trabalho e as normas técnicas do estado das embarcações, bem como a possibilidade de constituir *tripulações de conveniência*,

ou seja, a tripulação pode ser conformada por pessoas de diferentes países, a diferença do que ocorre com os registros nacionais, nos quais, na maioria dos casos, grande parte da tripulação deve ser do país de origem da bandeira. Este último fomentou o estabelecimento de um mercado mundial de tripulantes, em que os países periféricos se apresentaram como o cenário mais lucrativo e interessante para as empresas administradoras, as agências de contratação e para os próprios proprietários dos barcos que buscavam mão de obra cada vez mais barata para as embarcações (Donn 1992, Chapman 1992). Sob esse novo horizonte, o mercado de tripulantes sofreu nas últimas décadas uma gradual des-ocidentalização. Sendo que para o caso das bandeiras de conveniência, o maior contingente, um 81% proveniente do Extremo Oriente, do sul da Ásia e Europa Oriental, em menor grau, da África e da América Latina (Alderton et al 2004).

O grande problema do registro das bandeiras de conveniência é que muitas vezes os países não tem a estrutura necessária para regular ou fiscalizar as frotas registradas. A regulação tem a ver com a operação do barco, seu estado físico, as condições de trabalho dos tripulantes e as atividades dos donos (armadores). Este ponto ganha vital importância, si consideramos que muitos registros são feitos mediante inscrições via correio ou atualmente pela internet, prescindindo uma presença física da embarcação. Portanto, uma má regulação, ou melhor, uma não regulação, permite que aconteçam casos como os relatados por Chapman (1992) e Alderton (2004) que afetam diretamente as condições de trabalho e vida a bordo dos tripulantes, casos como: não pagamento de salários, maus tratos (inclusive físicos), abandono em portos, alimentação precária e o desrespeito de contrato.

Frente a isto, cabe ressaltar que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar contempla vários pontos para regular esse registro. Mas, como todo sistema legal, sempre existe uma grande distância entre o modelo ideal e o modelo prático, que muitas vezes é baseado em vazios ou em definições pouco claras ou muito abertas, que permitem um jogo favorável para uns e desvantajosos para outros.

“... when a ship is registered in a particular country (the ‘flag state’), the ship and its owner become subject to the laws of the state. Registration makes the ship an extension of national territory while it is at sea (Stopford 2006:431).”

Os deveres e compromissos e responsabilidades da bandeira são bem resumidos por Alderton et all:

“One of the primary responsibilities of a flag involves regulating the activities of the ships flying its flag. Indeed, it is the duty in law of the flag to maintain a regulatory environment that encompasses the following: the operation of the ship; the physical status of the ship; the activities of the shipowners; and the working conditions of the seafarers. The flag, in the first instance, underwrites the safe operation of those ships under its flag (Alderton et all 2003:27).”

Em relação a este, acredito ser oportuno, citar à continuação os artigos 91. 92. 93 e 94 correspondentes a Parte VII Alta Mar, Seção Primeira, Disposições Gerais, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (Armada de Chile 1994: 55,56):

Artículo 91

Nacionalidad de los buques.

- 1.- Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.
- 2.- Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

Artículo 92

Condición Jurídica de los buques.

- 1.- Los buques navegarán bajo el pabellón de un sólo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.
- 2.- El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado un buque sin nacionalidad.

Artículo 93

Buques que enarbolan el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica.

Los artículos precedentes no prejuzgan la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de las Naciones Unidas, de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y que enarbolen el pabellón de la Organización.

Artículo 94

Deberes del Estado del pabellón.

1.- Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

2.- En particular, todo Estado:

Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3.- Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en los que respecta, entre otras cuestiones, a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
- c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4.- Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

- a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;
- b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;
- c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan

plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5.- Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6.- Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7.- Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

As fortes campanhas realizadas pela ITF (*International Transport Federation*) (Alderton et al 2004, Chapman 1992, Donn 1992, ITF 2002, Stopford 2006), em conjunto com a avaliação das entidades de registros e garantia de barcos (os quais me referirei na próxima seção) e o trabalho de inspeção portuária pelas autoridades nacionais, permitiram classificar e discriminar entre as bandeira de conveniências e os registros internacionais, incluindo para tanto, alguns numa lista negra que acaba dificultando as tarefas de embarque e desembarque nos portos, e a contratação de seguros por parte da empresa.

Sociedades de Classificação, Seguradoras e Auto-Regulação

“Like many other shipping institutions the classifications societies are very much a product of their past... (Stopford 2006:424).”

Inglaterra, como assinala anteriormente, dominou o comércio e o transporte marítimo durante o século XIX e foi nesse período onde se estabeleceram diferentes estruturas reguladoras da navegação e do comércio marítimo. Foi, portanto, na Inglaterra onde se geraram diferentes sistemas reguladores e organizações relativas ao comércio e transporte marítimo. Entre estas, cabe destacar as sociedades de classificação e registro de barcos. A primeira sociedade foi iniciada por Lloyd's em Londres (Jeans 2007, Stopford 2006). As sociedades de classificação podem ser consideradas como uma forma de auto-regulação dentro do comércio e da indústria marítima (Stopford 2004), as quais se originaram pela necessidade de avaliar os barcos que iam ser assegurados. As sociedades de classificação são, portanto, uma regulação dos privados para/entre os privados. Lloyds começou a publicar um guia anual, que no início era um boletim de notícias, para logo se transformar no Registro de Navio Lloyds (*Lloyd's Shipping Registry*) que é uma publicação anual sobre as condições dos barcos vigente até os nossos dias (Jeans 2007). O registro utiliza um sistema de classificação alfa-numérico, aonde A1 seria o melhor avaliado. Com o tempo, a inspeção dos barcos existentes se complementou com uma inspeção nos estaleiros onde eram construídos novas embarcações. Tais inspeções incentivariam melhoras técnicas na construção dos navios (Stopford 2006). As seguradoras e as sociedades de classificação com seus registros terminaram sendo, com o passar do tempo, uma espécie de *panóptico* (Foucault 2000) para o comércio e para a indústria marítima. Surgiram posteriormente outras sociedades de classificação, gerando grande competência entre elas, sendo algumas menos rigorosas que outras, atraindo com isto o interesse de alguns armadores. Stopford resume a condição atual das sociedades de classificação:

“Today the main job of the classification societies is to ‘enhance’ the safety of life and property at sea by securing high technical standards of design, manufacture, construction, and maintenance of mercantile and non-mercantile shipping. The “Classification Certificate” remains the mainstay of their authority. A shipowner must class his vessel to obtain insurance and in some instances a government may require a ship to be classed. However, the

significance of the Classification Certificate extends beyond insurance. It is the industry standard for establishing that a vessel is properly constructed and in good condition (2006:425).”

Hoje em dia, existem umas 50 sociedades de classificação (Stopford 2006) e a maioria integra a Associação Internacional de Sociedades de Classificação (IACS, sigla em inglês). A Associação foi fundada em 1968 com o intuito de estabelecer coerências internas frente a um cada vez maior número de embarcações existentes, resguardando os interesses políticos destes grupos frente ao desenvolvimento de novas políticas e normas internacionais impulsionados pela Organização Marítima Internacional. A Associação conta com 11 membros, regulando em torno de 90% do mercado de classificação, sendo Lloyds ainda o majoritário. Sua gênese pode ser vista como uma instância política para negociar os interesses de seus membros frente outras instâncias internacionais associativas como a própria OMI, que lhe concedeu um status consultivo em 1969 (Stopford 2006) Finalmente, Stopford destaca também que são as sociedades de classificação onde se encontra o maior corpo técnico qualificado – aí estaria sua qualidade para assessorar armadores e governos (idem).

A importância das sociedades de classificação encontra-se então em outorgar certificados de classificação, se bem que não são obrigatórios para os barcos, mas sim para assegurá-los, sendo que o seguro, frente a envergadura do capital investido e os possíveis riscos é de vital importância para os armadores. Estes certificados originam-se a partir inspeções nas construções e em rígidos planos de revisões periódicas do barco por inspetores qualificados, usando como guia de controle tanto tratados e convênios, como também pautas próprias que em um futuro podem servir para ocasionar alterações em acordos internacionais sobre qualidades técnicas e de segurança a bordo (Stopford 2006).

O Sindicalismo Internacional

Se bem que algumas das primeiras manifestações registradas contra as condições de trabalho aconteceram durante o começo do século XVIII, estas foram, em geral, duramente reprimidas. Algumas conseguiram até um destaque público em jornais da época, outras foram retratadas em novelas de autores como Joseph Conrad e Herman Melville. Mas nenhuma destas manifestações, que mostravam um claro descontentamento com as condições de trabalho dos tripulantes, chegou a alguma formalização sindical (Chapman 1992).

Chapman (1992) afirma que em geral, toda constituição sindical é uma tarefa difícil de ser concretizada. No entanto, a sindicalização dos tripulantes o seria ainda mais, devido os constantes deslocamentos dos marinheiros que dificultam a organização pelo fato de não estarem todos reunidos ao mesmo tempo e no mesmo lugar, mas sim o contrário, estes encontram-se continuamente navegando pelo mundo em pequenos grupos ilhados.

A **Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte** - ITF (International Transport Workers Federation) foi criada com a intenção de ultrapassar fronteiras nacionais incorporando deste modo as distintas organizações sindicais associadas a trabalhos relativos a meios de transporte. A respeito Chapman aponta:

“Shipping is perhaps the most transnational of all modern industries and easily escapes the influence of national unions. Maritime workers, recognizing this fact of commercial life more than any other group of transport workers, gave impetus to the creation of International Transport Workers’ Federation in July 1896. (1992:86).”

Chapman também destaca o trabalho efetuado pela ITF a favor dos direitos e condições de trabalho dos tripulantes. De fato, destaca que quando se fundou a OIT, a ITF representou os interesses dos tripulantes, articulando para isso a adoção de várias convenções da OIT em relação ao trabalho de tripulantes.

A ITF criou, após a segunda guerra mundial, a *Sessão Especial de Tripulantes (The Special Seafares Section)*, a qual buscava realizar negociações coletivas, em especial com barcos com bandeira de conveniência, tentando com isso elevar os preços dos

salários dos tripulantes provenientes de países de terceiro mundo. Tentava também diminuir o radical êxodo que começou a surgir na época de tripulantes de ocidente (Chapman 1992). Esta campanha está vigente desde 1948 (ITF 2002)³³. Nota-se que, a passagem de muitos barcos para bandeiras de segundos registros, diga-se, de conveniência, repercutiu no debilitamento de muitos sindicatos e associações, principalmente nos países europeus, sobretudo, os de larga tradição marinha (como Noruega, Alemanha e Inglaterra), enquanto ocorria o contrário no resto do mundo.

Apesar de ser bem considerada, a ITF, em especial sua *Seção de assuntos sobre tripulantes*, tem recebido diferentes críticas, sejam elas dos armadores, preocupados com os possíveis *boicotes*³⁴, ou pelos próprios tripulantes, que as vezes alegam a incompetência da Federação para resolver alguns problemas (Alderton et all 2004, Chapman 1992).

Atualmente a ITF mantém sua sede na Inglaterra, mas possui escritórios regionais ao redor de todo o mundo, assim como representação em diferentes países, onde se encontra um inspetor ITF, que pode ser demandado pelas tripulações dos barcos frente a queixas ou problemas trabalhistas a bordo. Além disso, em seus escritórios divulga-se material sobre os direitos dos tripulantes. Entre diferentes publicações, mantém uma revista editada em quatro idiomas, *Transporte Internacional* é o nome de sua edição em espanhol.

Cabe destacar, que o Sindicato de Tripulantes de Corral se encontra associado a Federação de Tripulantes do Chile, que tem seus escritórios em Valparaíso, o qual está associado a ITF. A ITF mantém um escritório e um inspetor na cidade de Valparaíso (sede que visitei, e onde entrevistei o inspetor local). Portanto, todos os tripulantes do sindicato tem algum vínculo com a ITF e podem demandar seu apoio em alguma instância.

³³ De alguma forma, essa campanha tentava e tenta conseguir um salário comum para os tripulantes, causa que já foi buscada por sindicatos americanos e ingleses no começo do século XX (Chapman 1992). Ideia atualmente compartilhada e não descartada pelas federações de sindicatos. Ao menos tem sido contemplado acordos que fizem um salário regional, como por exemplo, latinoamericano (comunicação pessoal de sindicalistas chilenos)

³⁴ A ITF dá uma carta azul para os barcos de bandeiras de conveniência que tenham firmados acordos coletivos, que os permitem não serem boicotado (Chapman 1992).

Administradoras de Barco.

“A década de 1980 presenciou, nos países de capitalismo avançado, profundas transformações no mundo do trabalho, nas suas formas de inserção na estrutura produtiva, nas formas de representação sindical e política. Foram tão intensas as modificações, que se pode mesmo afirmar que a *classe-que-vive-do-trabalho* sofreu a mais aguda crise deste século, que atingiu não só a sua materialidade, mas teve profundas repercussões na sua *subjetividade* e, no íntimo inter-relacionamento destes níveis, afetou sua forma der (Antunes 1995:15).”

Por causa da longa crise do comércio e transporte marítimo no final dos setenta e começo dos oitenta, em grande parte consequente da crise do petróleo de 1974, aconteceram diferentes transformações no cenário da indústria do comércio e do transporte marítimo. Entre elas, se destaca a consolidação das administradoras navais, que embora existissem anteriormente, eram uma divisão interna de alguma companhia e não estavam tão estabelecidas como empresas independentes dedicadas exclusivamente a essa tarefa. A crise favoreceu, então, o surgimento de administradoras navais (Alderton et all 2004), ocasionando, paralelamente, reconversões que reduziam grandes companhias donas de barcos a agentes gerenciadores de barcos. Também algumas companhias, aproveitando sua capacidade logística interna, fortaleceram seu viés de administração naval, oferecendo por tanto, seus serviços para outras companhias.

As empresas administradoras oferecem, convencionalmente, três tipos de serviços: comerciais (disposições da carga, seguros, balanços internos, etc.), técnicos (manutenção do barco, investigação, etc.) e de administração da tripulação (busca, organização e contratação). O mercado está atualmente bastante estratificado, com pequenas empresas, que administram não mais que quinze barcos, até grandes consórcios administrativos que manejam diferentes frotas navais. Para assegurar os interesses destas administradoras, foi fundado em 1994 a Organização Internacional de Administradores de Barcos (ISM, *International Ship Manager's Association*)(Stopford 2006).

O sucesso dessas empresas administradoras esteve relacionado com o ascendente número de barcos registrados com bandeiras de conveniência. Alderton et all apontam para o êxito destas empresas:

“Success was due, in no small part, to the fact that many shipowners were looking for ways to cut their overheads and saw in the new organization the possibility of getting some of the benefits of economies of scale that were hard to achieve in-house. Economies were especially likely to be found in the area of crew management because of the difficulties involved in hiring crews either wholly or in part from cheaper but unfamiliar world regions. In these circumstances, subcontracting to specialist firms became attractive (2004:20).”

O crescimento destas empresas administradoras foi de tal envergadura que atualmente se estima que 25% da frota mundial está a cargo de terceiros (idem). Estas empresas estão dirigidas principalmente a conglomerados médios ou menores, já que, geralmente, as grandes empresas de comércio e transporte marítimo são auto-administradas ou tem uma própria sub-companhia para realizar tais tarefas (Alderton et all 2004, Stopford 2006).

Algumas destas empresas abriram escolas de formação para oficiais e tripulação em geral, além disso, colocaram sedes em diferentes cidades do mundo. Mais de 80% dessa frota seria registrada em bandeiras de conveniência ante seus atrativos econômicos, o trouxe consigo, no ritmo do desenvolvimento destas empresas administradoras de frotas navais, a consolidação de um mercado mundial de tripulantes, que reduziu drasticamente os tripulantes provenientes da Europa e Estados Unidos (Alderton et all 2004, Fricke 1978) ao mesmo tempo que uma incrível aumento da demanda de tripulantes da Filipinas e da Índia.

O sindicato de tripulantes de Corral, como assinalarei nos próximos capítulos, mantém diversos convênios com empresas administradoras, ao mesmo tempo que trabalha também diretamente com empresas que manejam seus próprios barcos.

Recapitulando.

Os diferentes antecedentes que apresentei ao longo deste capítulo me permitem situar a imersão do trabalho do tripulante historicamente em um horizonte de práticas de trabalho relativas à navegação e ao comércio e transporte marítimo, em um conjunto com diferentes legalidades envolvidas. Mas antes de tudo, me permite localizar a inserção local em um sistema mundial de organização do trabalho e do comércio, e conseqüentemente, do tecido legal por trás desse. Inserção que está marcada e graduada no tempo pelo quadro histórico de processos extra locais que podem ser descritos pelas vivências das diferentes gerações de tripulantes de Corral. Deste modo, o trabalho e a vida do tripulante nos serve para explorar um nó de articulação entre vivências locais e quadros complexos de processos históricos transnacionais, que envolvem uma multiplicidade de atores e contextos políticos.

Se bem que os diferentes cenários que apresentei são consideravelmente complexos, seus alcances são vividos de forma bastante prática, servindo como marcadores geracionais para a memória e diferenciação de como foram e são vividas formas de trabalho específicas, neste caso, a de tripulante. Nada mais conseqüente, para um trabalho arraigado em uma caracterização transnacional, como poucos ao longo do trabalho como categoria social, que as diferentes alterações sofridas estejam marcadas, mais do que por pautas limitadas a fronteiras nacionais, por processos internacionais, diferenciados historicamente. O que não quer dizer que as experiências laborais em relação ao trabalho de tripulante não estejam marcadas por contextos locais – diga-se desenvolvimento nacional de marcos legais ou da indústria do comércio e do transporte marítimo. Sem dúvida, o interessante, é a hibridação de esferas de influência que tem marcado os horizontes do trabalho de tripulante, suas possibilidades e inclusive sua formação, pois confluem em sua experiência laboral diferentes *territorialidades*, e com isso diferentes *soberanias*, que tem tido diferentes construções sociais ao longo do tempo, seja para o caso de: os oceanos, da categoria de trabalho de tripulante ou ainda da bandeira da embarcação.

É difícil poder compreender e situar a história e presente de um grupo de trabalhadores marítimos de um pequeno povoado portuário do sul do Chile, espaçados temporalmente pelo mundo em embarcações de diversas companhias que navegam sob diversas

bandeiras, senão considerarmos um jogo entre ambas possibilidades, um jogo referente às inserções locais no globo, em conjunto com os antecedentes que levaram a conformação da situação. Achei oportuno trabalhar a constituição histórica do trabalho de tripulante, porque de uma forma ou de outra, esta se apresenta como uma categoria do trabalho imbuído nos processos, cada vez maiores, de interconectividade do mundo, como as pessoas e o trabalho que sustentam essa interconexão.

CAP.3: A INSERÇÃO DE CORRAL NO (SISTEMA) MUNDO. ENTRE CONTEXTOS LOCAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS.

“Constituye este puerto la entrada de Valdivia por el lado de la costa, i es famoso por su magnífica bahía, por sus antiguas fortalezas españolas, por su hermoso panorama general, i todavía. En tiempo de vacaciones como era ése, por las gentiles valdivianas, que van allí a aspirar las frescas, salobres, picantes brisas marinas (Alfonso 1900:19)”.

CAP.3: A INSERÇÃO DE CORRAL NO (SISTEMA) MUNDO. ENTRE CONTEXTOS LOCAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS.

Introdução. Corral: um lugar entre lugares.

Breve História da colonização do Chile e do sul do Chile.

Os inícios da colônia no Chile: Santiago, Valparaíso e o descobrimento de Corral.

Corral e Valdivia durante o período Colonial.

Independência e consolidação do território nacional.

A migração alemã e o desenvolvimento industrial de Valdivia durante o século XIX.

Corral durante o breve *século XX*.

Produção Industrial

A Indústria Baleiera.

A Indústria de Conservas.

Altos Hornos de Corral. A siderúrgica.

O desenvolvimento marítimo portuário de Corral.

Introdução. Corral: um lugar entre lugares.

“Un lugar en el mapa es también un lugar en la historia”
(Adrienne Rich en Clifford 1999:421)

“... but as historical ethnographers say, the past informs the present”
(Des Chene 1997:67)

Se no capítulo anterior apresentei diferentes antecedentes e contextos políticos sobre os “quadros legais” conjugados com os processos particulares da história da navegação, do comércio e do transporte marítimo, trago neste capítulo os diferentes antecedentes históricos que marcam, sobretudo, lugares e processos, tanto locais como nacionais, referidos a Valdivia e Corral, lugar de origem dos tripulantes.

O recorte temporal que escolhi me permitiu distinguir diferentes *eventos*, seu gênese e inter-relações. Eventos que de uma forma ou de outra marcam o decorrer da profissão e dos trabalhos relativos ao movimento portuário e industrial da cidade de Valdivia e de Corral. Distinguir e compreender os diferentes eventos que se entrecem entre a história e a memória, me permite dar forma a paisagem e a vivência etnográfica. Neste capítulo intento *situar* Corral no tempo, algo que se colocava cada vez mais importante, na medida em que refletia sobre o que já havia pesquisado. Os diferentes relatos dos tripulantes cobravam para que a história de Corral se fizesse presente, dando formas a processos e eventos. Evidentemente, a história, tal como a investigação etnográfica, sempre é um recorte, entre temas e períodos, entre fontes e referências.

Portanto, a recomposição de diferentes antecedentes de ordem histórica que aqui apresento, me permite, a um só tempo, tecer e trazer a tona às diversas interconexões entre os espaços locais, nacionais, internacionais e transnacionais e apresentar uma *cartografia histórica* de processos de expansão capitalista, sobretudo, como são vividos e lembrados localmente. Este último me permite pensar como certos espaços, certas cidades, e neste caso, certos povoados portuários como Corral se inserem em um quase aleatório ritmo de desenvolvimento capitalista que marcou o desenvolvimento de gerações e gerações de trabalho em torno do mar. Neste sentido, não posso deixar de mencionar que um dos grandes motivos que incentivou minha investigação foi entender como Corral e o trabalho dos tripulantes foram inseridos em um circuito capitalista, em

um sistema mundo. Não duvidei, e de fato, até os dias de hoje, não duvido da importância da história e da memória como ferramentas fundamentais para a compreensão etnográfica. E são nestas ferramentas que me apoio para a elaboração do presente capítulo. Trata-se, sobretudo, de tornar visível formas de inserção locais nos processos globais e transnacionais que impactaram o trabalho e as vidas de diferentes gerações de habitantes de Corral.

Confesso, por último, que parte de minha motivação para escrever este capítulo veio da necessidade de conformar um texto mais amplo sobre os antecedentes históricos de Corral, já que o material, referenciando os processos históricos de Corral se encontra disperso. Nesse sentido, este capítulo serve como uma sistematização das informações historiográficas que se encontram dispersas na bibliografia que de alguma forma, remete a Corral. As informações aqui apresentadas me permitem dar marcos de referência para as histórias de vida de diversas gerações de tripulantes com os quais trabalhei e que tratarei nos próximos capítulos. Assim, compreender a história de Corral é também um esforço para compreender as histórias de seus habitantes, especialmente, de seus tripulantes.

Breve história da colonização do Chile e do sul do Chile.

“A partir del siglo XV, soldados y marinos europeos llevaron los pendones de sus gobernantes hasta los últimos rincones del globo, y los comerciantes europeos establecieron sus almacenes en puntos tan apartados como Veracruz y Nagasaki. Después de dominar las rutas marítimas del globo, estos comerciantes invadieron las redes existentes de intercambio y las conectaron entre sí. Al servicio de “Dios y lucro”, hallaron fuentes de productos codiciados en Europa y crearon sistemas coercitivos para su entrega. En respuesta, los talleres europeos, aisladamente o unidos en manufactureras, empezaron a producir mercancías para surtir los amplios empeños militares y navales y para que los comerciantes de ultramar dieran a cambio de las se venderían en la madre patria. El resultado fue la creación de una red comercial a escala mundial (Wolf 2005:320).”

Corral inseriu-se de diferentes formas e em diferentes tempos a contextos locais referidos, principalmente, a sua peculiar relação com Valdivia, e a outras de caráter transnacional, marcados por diferentes ajustes de interesses e da expansão territorial e comercial da Espanha junto a outros reinos europeus, especialmente, França, Holanda e Inglaterra. Durante o período republicano, Corral se viu influenciada pelas políticas nacionais centralizadas, assim como por diferentes conjunturas da expansão capitalista internacional. As informações que aqui apresento mostram, sobretudo, a interconexão de espaços, pessoas, políticas e interesses geopolíticos, tecidos em diferentes momentos da história de Corral.

A história de Corral, uma pequena localidade litorânea, é marcada por diferentes inserções no contexto nacional e no *sistema-mundo*. Assim, inicialmente, o lugar que ocuparia Corral, e sua baía adjacente, foi descoberta pelos navegadores da colônia espanhola, que se estabeleceram no Chile durante o século XVI. Posteriormente, durante o mesmo século, a cidade recebe o primeiro contingente militar espanhol que edificou algumas fortificações no local. No século XVII ela faz parte da fundação e re-fundação da cidade de Valdivia. Logo foi anexada a jovem república do Chile, depois que esta consagrou sua independência definitiva da Espanha (século XIX). Além disso, por ter sido o centro da migração alemã (século XIX) e formar parte de um quadro de intenso desenvolvimento industrial e marítimo (século XIX e XX). Estes momentos, juntos com outros mais serão aprofundados nas sessões seguintes.

Os inícios da colônia no Chile: Santiago, Valparaíso e o descobrimento de Corral.

“Situado en el occidente de Sudamérica, a la larga distancia de la culta Europa, encerrado entre duras fronteras naturales como son el desierto del norte, Los Andes, el amplio Pacífico y los hielos del Polo Sur, Chile semeja una solitaria isla. Este aislamiento extremo, esta situación de terminal de las rutas del mundo, han hecho de Chile, por espacio de siglos, una nación de tendencia recoleta. Hasta que la técnica puso agilidad a las **comunicaciones marítimas** primero y aéreas después, su contacto cultural y económico con los grandes centros europeos fue moroso y difícil (Eyzaguirre 1998:15, destaque mío).”

Podemos considerar o ano de 1541 como marco formal da colonização espanhola no Chile, ano no qual se funda a cidade de Santiago (originalmente *Santiago Del Nuevo Extremo*) por Pedro de Valdivia, primeiro Governador (cargo político administrativo) e primeiro Capitão Geral (cargo militar) do Reino entre 1541 a 1553, ano que ele faleceu em um enfrentamento com os grupos originários locais³⁵. A fundação de Santiago deve ser considerada como o primeiro passo para a posse do *Estreito de Magalhães* (Garrido et all 2006), ou seja, o último bastão geopolítico a ser conquistado e reclamado ao sul do continente americano. O Estreito, descoberto em 1520 por *Hernando de Magallanes*, foi considerado desde o início, como um lugar chave pelos espanhóis, na medida em que era uma rota de passagem e comércio entre os oceanos, questão tão delicada na época dos descobrimentos ibéricos (Steinberg 2001). Anteriormente em 1536 já se havia efetuado uma expedição ao Chile, saindo do Peru por Diego de Almagro, expedição que foi um grande fracasso ao tentar atravessar as penúrias da região andina e do deserto, o que desmotivou a conquista e posse do território. A expansão do território espanhol do Chile foi impulsionada pelo afã de encontrar novas jazidas auríferas e foi a razão destas que fundaram grande parte das primeiras cidades por Pedro Valdivia e seus governantes seguintes.

Obviamente, o novo reino necessitaria de um porto para abastecer e exportar seus produtos³⁶. Foi assim que Valparaíso estabeleceu-se em 1544 como o primeiro porto da

35 Caso salvedades explicitadas, utilizo neste caso os trabalhos historiográficos dos seguintes autores: Eyzaguirre (1998), Guarda (2001), Garrido et all (2006), Silva, O. (2000), Silva, F. (2006), e Villalobos (2006).

36 Muitos dos lugares aos quais se tem chamado porto correspondem, antes de mais nada más, a *fondeaderos* onde ao final, se realizaam atividades portuárias, porém, un desenvolvimento arquitetônico e especial somente se desenvolveu após a independência (Benavides et all 1998).

colônia espanhola no Chile, servindo como nexos com Santiago, distanciado a apenas 100 km desde a cordilheira. Valparaíso foi, desde o começo, peça chave para as expedições de conquista e posse dos territórios que conformariam o reino do Chile. Foi em uma dessas expedições, ao sul do Chile, que Juan Bautista Pastenedescobriu a baía de Corral aos 22 dias do mês de setembro de 1544.

Em relação às comunicações e o transporte marítimo do início da colônia, Krebs et al comentam:

“Por un largo tiempo Chile, *Finis Tërrea*, se mantuvo en un relativo aislamiento. En la época hispánica el transporte entre Chile y España se realizaba en tres etapas, que incluían la travesía por el Pacífico, el cruce por tierra del istmo de Panamá y la travesía por el Atlántico. El viaje por el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos era largo y sumamente peligroso (Krebs et al 2001:69)”.

Corral e Valdivia durante o período Colonial.

“Luego que se pasa esta estrechura está a la banda del sur un famoso puerto, que aunque todo el río lo es por la quietud de sus aguas, es éste muy aventajado y le llaman del Corral, por el abrigo que le dan los montes de tierra, formando un ensenada tan capaz, que caben dentro armadas enteras de muchos navío (De Ovalle 1969[1646]:42).”

"Las aguas del puerto y río de Valdivia fueron visitadas por ilustres personalidades, comenzando por Pastene en 1544, los galeones comerciales a lo largo del siglo XVI, la escuadra holandesa en 1643, la armada repobladora dos años más tarde, los corsarios del siglo XVII y XVIII, en 1796 por el gobernador Ambrosio O'Higgins... (Núñez 1993:13)."

Corral e a baía que leva o mesmo nome se localiza a 39° 53 latitude sul e a 72° 25 longitude oeste (Subiabre 1977), na desembocadura do rio Valdivia. Corral, que foi fundada originalmente em 1645, foi reedificada em 1796 e convertida em Vila em 09 de Janeiro de 1800 – antes da independência definitiva do país (1818), e promulgada *comuna* em 1925 pelo decreto Lei N°803 (Guarda 2001). O povoado de Corral se originou a raiz do assentamento militar edificado, logo veio a re-fundação de Valdivia, quando a coroa espanhola decidiu fortificar severamente a baía de Corral no século XVII (Núñez 1993, Guarda 2001). Inicialmente, Corral foi nomeado de *Puerto de Valdivia* em homenagem a Pedro de Valdivia. Crônicas e mapas do século XVII a descrevem como *Puerto de Corral* ou simplesmente Corral³⁷ (Núñez 1993), entretanto, o nome utilizado pelas populações originárias *huilliches* desta zona corresponderia a *Cullamo* (Gonzáles 2004). O rio que desemboca na baía de Corral, que fora chamada originalmente de *Ainilebu* pelas populações originais, foi nomeado, também por Pastene, de Rio Valdivia, mantendo-se até os dias atuais este nome.

A história de Corral está fortemente marcada por sua estreita relação com a cidade de Valdivia³⁸. Portanto, acredito ser oportuno referenciar-me ao decorrer histórico desta. Valdivia, ou *Baldivia* originalmente, foi fundada por Pedro de Valdivia em 12 de fevereiro de 1552, sendo promulgada oficialmente com o título de cidade, junto com

37 Situação que dificulta um pouco a consulta sobre fontes historiográficas da região, pois, as vezes não há claridade quando se faz referência sobre Corral ou Valdivia ao se falar em porto de Valdivia.

38 Baseio-me nos seguintes trabalhos historiográficos, salvo excessões devidamente esclarecidas: Montt (1971), Núñez (1993), Guarda (2001), Silva (2006).

seus respectivos escudos e armas, pelo rei Carlos V e a rainha Joana em 1554 (Montt 1971, Guarda 2001). Uma das vantagens estratégicas consideradas para a fundação da cidade foi sua proximidade com o mar, distanciando apenas 14 km pelo Rio Valdivia, pelo qual era possível adentrar as embarcações espanholas até a cidade (*idem*). Sobre este assunto, note-se que:

"... la calidad de puerto selló el destino de la ciudad; lo era no sólo la bahía de Corral, llamada simplemente puerto de Valdivia, sino la población misma, puesto que los barcos anclaban allí o se amarraban a muelles. La disposición de agua dulce, protección de los vientos, o facilidad para carena y reparación con las maderas del lugar, brindaban a las naves tales facilidades que lo hacían sitio privilegiado para el comercio, abasto de las ciudades del interior, envío de socorros, en fin, para el apresto de expediciones, como serían las de Cortés Ojeda, Ladrillero o Hernando Lamero, al Estrecho, o las de Villagra, don García, o Ruiz de Gamboa, a Chiloé (Guarda 2001:32)."

O cronista jesuíta Alonso de Ovalle, complementa:

“Fuera de estas buenas cualidades, tiene este río y puerto otras de parte de la tierra, que le hacen de no menor estima, porque sus llanadas y campos fertilísimos de trigo, de legumbres y frutas, menos las uvas, que no maduran aquí tan bien como en las demás partes de Chile, de donde ésta provee de vino. Hay mucha abundancia de todo género de carnes, de vaca, carnero, aves domésticas y de caza. Hay mucha madera para fábrica de navío, y lo mejor de todo, tiene muchas minas del más rico oro de Chile, y en yodas las Indias no hay ninguno que llegue a sus quilates, sino el de Carabaya (1969[1646]:43).”

A história de Valdivia está marcada por vários momentos re-fundacionais frente a adversidades de diferentes índoles que culminaram, muitas vezes, na perda total da cidade. Dentre estas, se destaca: a destruição da cidade em 1599 por uma insurreição indígena³⁹, posteriormente um intento falido de re-povoamento entre 1602 e 1604 e por estar despovoada, esta zona vivenciou um intento de colonização holandesa em 1643, para finalmente viver um grande projeto de re-fundação espanhola em 1645. Houve também outras desgraças naturais que aplacaram a cidade, entre elas se destacam: abalos sísmicos de fortes intensidades (1633, 1737, 1835 e 1837), dois terremotos muito destrutivos (1575 e 1960), alguns incêndios de tamanho médio e um grande incêndio no

39 Revolta organizada que destruiu sete cidades do Reino do Chile, marcando definitivamente as fronteiras do Reino durante a colônia. Assim, o Río Bío-Bío serviu como ponto limite natural. Ao norte deste se desenvolveu a colônia, marcando com isso, para sempre a hegemonia do vale central, entretanto a sul, somente se mantiveram as cidades-fortes de Valdivia e na ilha de *Chiloé* as ciudades-fortes Castro e Ancud.

ano de 1909 (Montt 1971, Guarda 2001).

O projeto re-fundacional de 1645 constituiu Valdivia como *Plaza Mayor*, que significava uma jurisdição direta com o governo do Virei do Peru. Reconstrução majestosa e pouco característica para o contexto fundacional chileno, motivada pelo intento holandês de formar uma colônia nas antigas edificações⁴⁰. Para este projeto re-fundacional de grande escala foram enviados 12 galeões do Peru a pedido do Marquês de Mancera, carregados de apetrechos, munições, armas, canhões, militares e população disposta a povoar a zona (De Ovalle 1969, Benavides et all 1998, Guarda 2001). O centro operacional foi estabelecido provisoriamente, na ilha de Mancera, entretanto, se construíram novos fortes, bem como, se fortificaram os já existentes. De igual modo se preparava Valdivia para seu povoamento definitivo.

Corral, por outro lado teve sua origem como porto ancora para posteriormente, ante o novo projeto re-fundacional espanhol de Valdivia no século XVII, servir como uma poderosa guarnição militar, estabelecendo para isso, o Castelo de Corral, peça chave no conjunto de fortificações que foram levantadas na Baía de Corral, para impedir o avanço hacia Valdivia e para repelir o ataque de corsários ou possíveis armadas colonizadoras – como havia sido anteriormente a holandesa e como seria futuramente a chilena em prol da captura da cidade de Valdivia, já depois da independência (Villalobos 1982, Núñez 1993, Benavides et all 1998, Guarda 2001, Silva 2006). Suas fortificações e as outras edificadas na Baía foram formadas e ampliadas no final do século XVIII (Benavides et all 1988). Em relação a seu crescimento urbano, Subiabre comenta:

“Hacia el siglo XVII, empezó a poblarse la periferia del Castillo de Corral, con las familias de los soldados, abastecedores, pulperos, indígenas y empleados del incipiente y próspero comercio maderero del área, como así mismo el comercio marítimo, que hacia el siglo XVIII, permitió el establecimiento de tiendas y bodegas. La población ocupa el área que se ubica a lo largo de las cuevas y senderos, provocando la irregularidad de la forma del hábitat. Como complemento al rol estratégico-militar de defensa, fundamental en los siglos coloniales, hubo actividades pre-industriales realizadas en las maestranzas y fábricas reales destinadas a la construcción y reparación de las fortalezas, y aserraderos y fabricación de duelas que se anexan al comercio en creciente desarrollo hacia los últimos años coloniales (1977:17).”

40 Os holandeses, em guerra com os espanhóis, tentaram povoar territórios reclamados pelos espanhóis, não apenas no Chile ou na América, mas também em diferentes partes do mundo.

Corral e suas fortificações, assim como Valdivia, foram consideradas como enclaves estratégicos desde o início pela coroa espanhola. Neste contexto, nascem também outras fortificações menores ao largo de toda a extensão da Baía de Corral, como as de *San Carlos*, nas cercanias de Corral e os fortes de *Niebla* e *Los Molinos* no lado oposto da baía, assim como o forte e os canhões instalados no castelo da ilha de *Mancera*. Assim, configura-se um complexo triângulo de defesa da baía, do rio Valdivia e por tanto, do acesso a Valdivia, incluindo cerca de 100 canhões dispersas entre os diferentes fortes e castelos⁴¹, como podemos apreciar no mapa (Fig. N°4); as fortificações seriam reforçadas durante o século XVIII (Benavides 1998, Guarda 2001, Silva 2006).

Fig. N° 4, Mapa de Valdivia 1784⁴².



As fortificações defensivas de Corral e Valdivia se instauraram como uma das maiores do reino (e do Pacífico), contrastando radicalmente com o que havia sido e seria por quase todo o período colonial a política espanhola que não considerou, entre suas

41 San Carlos, Amargos, Niebla, La Aguada Del Inglés, Morro Gonzalo, El Molino, El Barro, Chorocamayo Bajo, El Bolsón, Chorocamayo Alto, e Castillo de Corral e seus três conjuntos de canhões, Isla Mancera, Baides e seus canhões anexos de Santa Rosa, Piojo e Carboneros (Núñez 1993:25).

42 Original da Mapoteca do Archivo Nacional.

prioridades, um desenvolvimento portuário e menos ainda uma defesa ostensiva dos portos e da costa chilena em geral. De fato, a fortificação do primeiro porto da colônia, Valparaíso, é posterior a data de 1676, e não teve a envergadura das fortificações da baía de Corral (Benavides et all 1998).

Um aspecto importante a mencionar, se refere ao prematuro estabelecimento do comércio e a produção proto industrial em Valdivia durante a época colonial, com especial destaque para a fabricação de barcos, principalmente, durante o primeiro período da cidade entre 1552 a 1599 (Guarda 2001). Em relação as produções locais, e conseqüentemente as exportações, houve uma explosão de um *lavadero* de ouro que produziu fundições de alta qualidade (De Ovalle 1969) nas proximidades de Valdivia, questão que motivou a instalação da Fazenda Real⁴³ na cidade (Guarda 2001). Destaque especial merece tanto a produção de madeiras, sobretudo, de vigas, como o cultivo de frutas, em especial, maçãs. No entanto, se existia uma produção notável, existia também um destacável consumo interno, que demandava a importação de produtos, tais como: sedas, panos, toalhas, mel, açúcar, especiarias e artigos religiosos. Em relação a este último, Guarda comenta:

"Más que la misma minería, la actividad mercantil es la más estable dentro de la economía del siglo XVI: Vázquez de Espinosa define Valdivia como "la mejor, la más rica y de mayor contratación de todo el Reyno de Chile, porque demás de la abundancia que había de todos los frutos de la tierra [...], con el bueno puerto que tenía, acudían de ordinario muchos navíos con mercaderías" (2001:59)."

Guarda também aponta, em relação, ao transporte marítimo, que este manteria uma freqüência relativa entre 10 a 14 barcos por ano durante o primeiro período da cidade. De um total de 79 barcos que comercializavam na cidade, 12 pertenciam aos proprietários locais, ou seja, os primeiros *ármadores* locais. Colocando-se, deste modo, Valdivia, prematuramente neste eixo do comércio e transporte marítimo do reino do Chile.

43 Órgão encarregado dos tributos e impostos da coroa sobre as produções locais que, em geral, se caracterizava por um quinto.

Independência e consolidação do território nacional

Uma das maiores prioridades do recém-formado governo chileno era, como todo país novo durante a formação dos *Estados Nacionais* latinoamericanos, reificar seus limites e fazer valer suas posições territoriais (Kaplan 1974). Esta questão encarnada na primeira constituições de 1833 – conhecida como a *duradeira* pois foi efetiva até 1925 (Eyzaguirre 1968, Silva 2006). É preciso levar em conta que o Chile alcançou sua independência definitiva da Espanha em 1818. Não obstante, posterior a essa data ainda permaneceram cidades e conseqüentemente, territórios ocupados por tropas espanholas que poderiam facilitar qualquer intento de reconquista pelo reino espanhol⁴⁴. O problema era ainda maior, na medida em que, além destes fortes fiéis a Espanha, existiam vastas zonas territoriais que não foram povoadas pela colônia espanhola devido feroz resistência das diferentes etnias que formavam os mapuches do sul do Chile. Nestas cidades remanescentes se encontravam Valdivia e as fortificações de Corral, como também um pouco mais ao sul, na ilha de *Chiloé*, as cidades e fortificações de *Ancud* e *Castro*.

Valdivia adquiriu uma característica especial, em sua refundação, a saber, sua dependência direta do governo do Virei do Perú e não da capital do Reino do Chile, Santiago. Isso posto, facilitou que ela se tornasse um dos últimos bastões espanhóis no Chile, logo após sua independência definitiva da coroa espanhola em 1818⁴⁵. Sua forte e complexa defesa militar motivou sua conquista tardia. Em algumas tentativas de reconquista espanhola, acontecidas depois de 1818, Valdivia e as cidades de Chiloé serviram como suporte logístico para o abastecimento das tropas. Além disso, tais cidades recebiam apoio do governo do Virei do Perú – *país* que ainda não havia estabelecido sua independência da Espanha.

A tomada e conquista definitiva das fortificações da Baía de Corral e de Valdivia realizou-se em 1820, em uma estreita combinação de forças navais e de infantaria

44 A primeira independência chilena da Espanha aconteceu em 1810, período ao qual se conhece como pátria velha. Espanha conseguiu reconquistar e retomar sua colônia, período ao qual se conhece como Reconquista entre 1814 e 1817. Seria recente no ano 1818 que o Chile alcançou sua independência definitiva.

45 Em 1826 são anexados, após vários enfrentamentos bélicos, entre forças fiéis a monarquia espanhola e o exército do novo governo chileno as cidades de Ancud e Castro, e toda a ilha de Chiloé localizada ao sul de Valdivia.

terrestre. Após a conquista, apesar da vitória militar, tem-se um período de instabilidade político-administrativa, instabilidade que rondou o país, e a isso somam-se também o ataque de certos grupos rebeldes e sublevações a favor da coroa espanhola (Montt 1971, Guarda 2001).

Esse processo de nacionalizar o território chileno continuou com a posse do *Estrecho de Magallanes* em 1843⁴⁶. Por outro lado, a zona de *Araucanía*, situada ao sul da cidade de *Concepción*, entre os rios *Bio-Bio* e *Toltén* precisava ser incorporada ou desmembrada do domínio mapuche – pois os espanhóis fizeram um pacto para colocar limite às tentativas fracassadas de conquista e colonização. Assim teve início a pacificação de *Araucanía* pelo exército chileno sob o comando do *Coronel Saavedra*. Esta ocupação se intensificou e teve êxito definitivo (somente) durante a segunda metade do século XIX, depois do exército enviar as tropas que haviam combatido na Guerra do Pacífico – guerra que enfrentou o Chile contra a Aliança Peru-Boliviana (Cariola y Sunkel 1982, Chonchol 1996). Sendo derrotados os mapuches, sua população foi dizimada e foram confinados a pequenas parcelas de terra de baixa qualidade. Foi neste horizonte de ocupação territorial, que se levou a cabo, a colonização alemã no sul do Chile.

É interessante notar, que a estrutura do Estado não mudou radicalmente, após a independência (Cariola y Sunkel 1982, Silva 2006). O novo governo passou por um período de instabilidade política, que incluiu enfrentamentos militares, entre elites liberais e conservadoras. Estes últimos, formando a oligarquia *terreteniente criolla* que se consolidou como grupo social dominante, a partir do fim da colônia espanhola, pois eles tinham o controle das terras e foi este grupo que finalmente saiu vitorioso dos combates, estabelecendo o governo em 1830 (Cariola y Sunkel 1982). Apesar disso, os grupos conservadores e liberais não ficaram completamente divididos nas políticas de governo durante todo o século XIX, formando, então, um sistema, diga-se híbrido na prática (Silva 2006). No entanto, há que ressaltar que o *desenvolvimento econômico* entre 1830 a 1861 se caracteriza *por uma incorporação cada vez maior do Chile a uma economia mundial num violento processo de expansão* (Silva 2006:462). Expansão que chegava a costa de Corral por meio do rápido e intenso desenvolvimento urbano de Valdivia. Por outro lado, há que destacar que as bases econômicas tampouco

46 Ano que se toma posse do estrecho por meio de uma expedição militar que acaba fundando o forte Bulnes em 1843 e a cidade de *Punta Arenas* em 1849 (Cariola y Sunkel 1982:31).

combinaram, na medida em que o país havia se consolidado durante a colônia tendo como base sua *vocação agro-exportadora* que abastecia, sobretudo, o Peru, ao mesmo tempo em que havia se desenvolvido uma mineradora de ouro e prata, e em menor quantidade, cobre (Cariola y Sunkel 1982, Chonchol 1996). Sobre isso, é preciso distinguir que se,

“... las guerras de independencia fueron prolongadas y costosas, a pesar de las vicisitudes bélicas, y tal vez precisamente por no llegar constituir éstas una verdadera revolución social, la capacidad productiva de la agricultura y la minería se vio afectada, pero no parece haber sido dañada seriamente. Es decir, que cuando se inició este período existían ciertas condiciones creadas a fines de la Colonia, tal como exportaciones de alguna importancia en agricultura, ganadería y minería (Carriola y Sunkel 1982:23).”

A consolidação da independência da Espanha, havia deslocado não apenas a predominância militar desta, mas também, a comercial sendo substituída na área em questão, por agentes comerciais ingleses, movimento que foi vivenciado em diferentes partes da América Latina (Kaplan 1974). Os ingleses se instalaram, majoritariamente nos portos do país, concentrados especialmente em Valparaíso, o porto com maior grau de desenvolvimento durante o século XIX (Carriola y Sunkel 1982, Benavides et all 1998, Silva 2006). Silva calcula que em 1825 existia uma colônia inglesa integrada por 3000 pessoas (2006:459). Recordando que a Inglaterra exercia uma hegemonia comercial no mundo, respaldada militarmente, sobretudo, por uma grande e esparsa frota naval de guerra e mercante – assim como agentes comerciais e diplomáticos distribuídos em suas zonas de interesse. Porém, se houve uma re-estruturação do Estado, ao menos, de suas políticas, foi para diminuir o ritmo da economia com base mercantilista para uma que se adaptasse ao crescente contexto capitalista internacional, dando muita importância ao comércio exterior como gerador de impostos que poderiam ser recolhidos pelo Estado. Para o qual, já durante o primeiro período de transição para a independência (1811-1814), foram declarados prontamente, como *portos maiores*, ou seja, portos que poderiam efetuar comércio internacional, os portos de *Coquimbo, Valparaiso, Talcahuano e Valdivia* (Carriola y Sunkel 1982:27, Benavides et all 1998, Silva 2006). O que trouxe consigo novos horizontes de exportação para os produtos nacionais. Uma das prioridades estabelecidas pela nova República, após sua consolidação definitiva, foi um desenvolvimento que integrasse geopolítica e militarmente o mar e os assentamentos adjacentes (Cariola y Sunkel 1982, Silva 2006,

Benavides et all 1998). A esse respeito note-se que:

“... las iniciativas de ocupación y poblamiento emprendidas por la República estuvieron estrechamente asociadas con la navegación y el borde mar. Los avances realizados hacia el sur tuvieron a lo menos cuatro fases: la reconquista de Chiloé (1826), la colonización de Valdivia y Puerto Montt (1852), la fundación de Punta Arenas (1843) y la de los puertos patagónicos de Porvenir (1894) y Puerto Natales (1906). De la proyección hacia el norte y de la abundancia del salitre, cobre y plata surgieron los importantes centros urbanos de Iquique, Antofagasta, Arica, y otros menores, como Caldera, Tocopilla, Taltal y Coquimbo (Benavides 1998:26).”

Um dos maiores favorecidos desta nova política, que contrastava radicalmente com a levada a cabo pela colônia, foi Valparaíso. Esta cidade se firmou como polo de desenvolvimento marítimo-portuário, em seu amplo sentido, desde as instancias de gestação político-administrativas até a formação da Armada do Chile e da Marinha Mercante. Com o tempo, o setor privado se instalou fortemente, lado a lado com as organizações sociais e sindicais.

Finalmente, outro ponto interessante, se refere a lentidão de empreendimentos pessoais e individuais, a sociedades e companhias de navegação, comercio e transporte marítimo; questão que se intensificaria cada vez a partir da segunda metade do século XIX (Benavides et all 1998, Garrido et all 2008). No entanto, a consolidação destas empresas maiores, trouxe em muitos casos, a desintegração das empresas familiares ou de pequenas companhias. Por isso, se torna extremamente interessante seguir algumas genealogias históricas das companhias de navegação chilenas e das estrangeiras que trabalhavam no Chile. Seguir esses passos é tecer espaços e produções locais com tendências mundiais de consumo e valorização de certos produtos em certos tempos. Assim, por exemplo, em 1864 fundava-se a primeira sociedade anônima naval formada por um grupo de empresários chilenos, a Companhia Nacional de Navegação, instalada em 1872, na cidade de Valparaíso, o embrião da centenária *Compañía Sud Americana de Vapor* (Benavides et all 1998:33). O nascimento da dita companhia relaciona-se com o auge das exportações trigueiras na região dos Vales Centrais, no entanto, o traslado dessa empresa tem que ver com dois pontos: por um lado, com o forte desenvolvimento marítimo portuário e comercial que começa a viver Valparaíso, como um espaço nucleico das atividades e políticas relativas a navegação e transporte e, por outro, se apresenta um déficit negativo na produção de trigo, e noutra direção, a exportação de minerais aumenta significativamente.

Cabe aqui distinguir também a nova predominância comercial e produtiva por parte da Inglaterra nas colônias espanholas, bem refletida no comércio marítimo e em outras áreas de inversão, ao instalar-se a empresa de transporte marítimo *Pacific Steam Navigation Co.* em 1840. O que quero acentuar aqui é que, tal como no caso de Corral, seguir os apogeu e declives das empresas, dos movimentos portuários em conjunto com a produção embarcada numa localidade, é seguir parte dos processos históricos relativos a estas conexões com outros espaços nacionais e internacionais. Trata-se do fato de que o impacto que os processos de globalização e transnacionalização podem ser estudados localmente, onde se pode observar os vestígios de seus impactos. O capitalismo é um processo global que se tece localmente e se vive transnacionalmente. Sem dúvida, existem áreas onde a concentração dos processos de globalização são mais intensas, complexas e/ou variadas.

A migração alemã e o desenvolvimento industrial de Valdivia durante o século XIX.

“Los vacíos demográficos del territorio chileno representaban peligros a los que no eran insensibles los gobernantes. Conviene tener presente que para los países europeos, en la etapa de expansión imperialista que muchos estaban iniciando, no podía menos de ser atractiva la idea de controlar lugares estratégicos en América del sur. Aunque las autoridades nacionales estaban conscientes de tal amenaza, la baja densidad de la población era un escollo para el propósito de ocupación efectiva del territorio. Era, en consecuencia, indispensable recurrir a la única solución posible, la inmigración extranjera. La idea era no sólo traer más gente a un país casi deshabitado, sino traer gente *mejor* (Silva 2006:456, destaque en el original).”

“La colonización de los terrenos valdíos, mediante una migración europea, es una de las cuestiones vitales para Chile: de ella pende el porvenir de las provincias del sur, porque las del norte nunca llamaran a sus campos, áridos o regados con mucho costo, a los colonos propiamente dichos (Domeyko 1850:1).”

A presença da colonização e migração alemã no Chile, de modo geral, e em Valdivia e Corral em particular, mostra como diferentes zonas de um país se ajustam em conjunturas e políticas nacionais, o que por sua vez, ocorrem com contextos internacionais maiores. Em suma, foi a confluência de fatores entre o êxodo geral de contingentes europeus, por diversos motivos, e a necessidade de povoar zonas das novas repúblicas americanas, que delimito e possibilito a migração alemã no sul do Chile. A esse respeito, Krebs comenta:

“La inmigración alemana en Chile forma parte del gran proceso durante el cual millones de europeos abandonaron su patria de origen y se trasladaron a todos los continentes. El principal móvil fue de carácter económico. A pesar de las inmensas posibilidades derivadas de la Revolución Industrial, la economía europea no fue capaz de dar trabajo a la población que en el siglo XIX aumentó en forma explosiva. Tanto campesinos como sectores de la población urbana emigraron a ultramar, en la esperanza de encontrar allí un porvenir mejor. La motivación económica se combinó con otros motivos: el espíritu de aventura, el deseo de ascenso social y, ante todo, el anhelo de escapar de rígidas estructuras de la vida europea y de encontrar una mayor libertad. El Nuevo Mundo pareció, por eso, particularmente atrayente (Krebs 2001:6).”

Apesar de haver idéias anteriores sobre possíveis colonizações do sul do Chile por imigrantes europeus⁴⁷, igualmente como houve em outros lugares da América, esta somente será estabelecida como projeto depois da independência, uma vez instalada a República. Projeto que se consolida a partir da Lei de Colonização de 1845 – que demandou inúmeros estudos a serem realizados para cumprir determinados fins (Guarda 2001, Krebs 2001), como também ganha força uma discussão de como e por quem iria ser povoado o sul do Chile. A colonização alemã no sul do Chile deve ser compreendida como um processo de expansão das fronteiras agrícolas (Chonchol 1996), expansão que foi delimitada durante a colônia pela ocupação *mapuche*, sendo estabelecido o limite natural entre os rios *Bío-Bío* e *Toltén*, ante os inúmeros fracassos de instalaram-se em tais zonas, pois as diferentes cidades construídas pelos espanhóis sucumbiram frente as constantes revoltas e enfrentamentos indígenas. Frente a estas limitações, a zona dos vales centrais teve um grande desenvolvimento agrícola durante a colônia espanhola, chegando a exportar trigo para o Peru desde o século XVI⁴⁸. Com a independência, o Chile começou a exportar trigo durante a década de 30 do século XIX para os Estados Unidos, especificamente Califórnia e também para a Austrália, consolidando-se, portanto, como zona de desenvolvimento agropecuário. Algo que se reflete na precoce fundação da *Sociedad de Agricultura* em 1838.

Ambos os lugares, Califórnia e Austrália, viveram, com uma breve brecha temporal, uma febre da produção aurífera e com isso, um rápido povoamento (Silva 2006). Esses lugares se transformaram, em poucos anos, em centros produtores de trigo que competiram com a produção chilena (Silva 2006). Por outro lado, havia um interesse político de povoar o quanto antes os territórios do sul Chile. A população nacional era escassa. Silva (*idem*) estima a população chilena em 1832 em um milhão e cem mil habitantes em 1832 e em 1854 em milhão e quatrocentos mil. A maioria concentrados na zona central, entre o rio *Aconcagua* e o *Maule*, com exceção de *Concepción*, *Valdivia* e *Chiloé*. A população chilena foi abalada por largos 8 anos de guerra de independência e ainda mais com a guerra contra a *Confederación Perú Bolivia* entre 1836 e 1839. Ante tal circunstancia a discussão sobre uma migração europeia no sul do Chile se fazia iminente. O Estado desconsiderava as populações originárias, as que seriam, como

47 Como por ejemplo, hubo intentos anteriores de colonizar el sur de Chile con familias irlandesas durante la época del mandato de Ambrosio O'Higgins – quien era de origen irlandés.

48 Exportação que se inicia a partir de um terremoto que afetou o Perú, deixando-o sem grandes zonas para a produção agrícola.

assinalei recentemente, submetidas pela violenta pacificação de Araucanía por parte do exercito chileno durante a segunda metade do século XIX.

As diferentes populações européias que vieram para a América do Sul se concentraram principalmente na Brasil e na Argentina. No caso chileno, a difícil e demorada viagem (entre 60 e 120 dias), que obrigava a passar por penúrias do *Cabo de Hornos*, dificultou e desestimulou a migração que foi consideravelmente menor (Krebs et all 2001). Estima-se que cerca de 3.000 famílias alemãs chegaram ao sul do Chile durante a segunda metade do século XIX (Krebs et all 2001, Cariola y Sunkel 1982). A colonização alemã no sul, especificamente em Valdivia, inicialmente ocorreu de duas formas. A primeira tentativa foi de caráter privado, organizada por agentes particulares de colonização que, tal como ocorrera após a governo do Chile, deram a Alemanha amplas e favoráveis condições para a emigração alemã no Chile. Foi por esse meio que chegou o primeiro navio, *Catalina*, em 1846 com um grupo de 40 pessoas (Krebs et all 2001). A iniciativa privada não durou muito tempo e praticamente finalizou suas ações com o chegada do barco *Helene* com outro grupo menor de 30 pessoas em conjunto com o próprio agente promotor da causa na Europa. Por outro lado, a colonização institucionalizada, começa oficialmente a gestar-se com a promulgação da *Ley de Colonización* em 1845 e foi encomendada a Bernardo Philippi e Vicente Pérez Rosales (Cariola y Sunkel 1982, Guarda 2001, Montt 1971, Krebs et all 2001, Silva 2006). Krebs et all destacam a característica da colonização, a qual:

“... debía ser estatal y contar con el apoyo de los gobiernos de Chile y de los Estados alemanes; expertos debían encargarse de medir y tasar los terrenos; los colonos debían contar con un cierto capital propio para impulsar la colonización (2001:41).”

Em 1850 chegariam as primeiras embarcações com colonos alemães agenciados pelo Estado chileno. O porto de Corral foi o ponto de chegada da migração alemã no sul do Chile. Nas instalações do antigo forte espanhol foram instalados os quartos para receber temporalmente os colonos alemães, além do mais, eram resolvidos pendências e trâmites burocráticos relativos tanto a entrada ao país como a alocação de terras, a qual foi bem complicada, sobretudo, porque o Estado não contava, propriamente dito, com os

terrenos a sua disposição (Nuñez , Guarda 2001, Krebs et all 2001) ⁴⁹. Deste modo, Corral, foi novamente lugar de entrada e de passagem para uma outra colonização, desta vez, a alemã.

Corral além de ser marcado como ante sala para a colonização alemã no sul do Chile, foi marcado também por esta, na medida em que os colonos estabelecidos em Valdivia e suas cercanias desenvolveram rapidamente um polo industrial, produzindo produtos como: farinhas e outros derivados de trigo, cerveja, sapatos e curtumes em geral. A esse respeito, Almonacid comenta:

“La historia valdiviana de las últimas décadas del siglo XIX y principios del siglo XX, constituye uno de los períodos más sobresalientes del pasado regional. En esta época se consolidan las actividades industriales, comerciales y agrícolas, que se venían desarrollando con fuerza desde mediados de siglo decimonónico, y se generaron mayores vínculos nacionales e internacionales por vía marítima, entre otros aspectos (1998:5).”

O dito pólo precisava tanto comercializar seus produtos, como abastecer-se de outros para a elaboração de alguns dos bens manufaturados, a um só tempo que, necessitou de diferentes materiais e insumos para a instalação de fábricas – muitos dos quais foram importados da Alemanha. Frente a isso, se foi estabelecendo um eixo fluvial entre Valdivia e Corral, e de Corral para diferentes portos nacionais e internacionais (Almonacid 1998, Guarda 2001, Núñez 1988, Krebs et all 2001). Fluxo que com o tempo, complexifica-se e é intensificado. A esse respeito note-se:

“Los artesanos montaron talleres, curtiembres, cervecerías, mataderos, zapaterías, astilleros, y fábricas elaboradoras de tanino y comenzaron a proveer servicios que antes había que encargar desde Valparaíso (Krebs et all 2001:45).”

Durante a segunda metade do século XIX, quando a chegada de colonos a Valdivia se intensificou, estava-se desenvolvendo um complexo quadro industrial, em grande parte, estabelecido pelas famílias alemãs (Almonacid 1998). Este quadro se apresentava como uma simbiose entre os recursos naturais exploráveis da zona e as diferentes produções

49 Não somente os colonos que iriam instalar-se nas cercanias de Valdivia, onde os terrenos fiscais eram escassos, mas também os que iriam para diferentes partes do sul do Chile, principalmente, nas imediações do Lago Llanquihue. Krebs et all apontam que, entretanto, 1000 colonos aguardavam a consignação de terrenos em Corral, os agentes colonizadores Vicente Pérez Rosales e Guillermo Frick sondavam os futuros terrenos a ser povoados em zonas virgens (2001:46), virgens ao menos para os ocidentais.

industriais e artesanais que se estabeleceram na cidade. Em relação a isso, Krebs et all destacam:

“Los colonos alemanes formaron talleres e industrias caseras, utilizando elementos artesanales y empleando mano de obra familiar. Con el tiempo las empresas crecieron y varias se transformaron en grandes fábricas con maquinaria moderna, movida primero por vapor y luego por electricidad, alcanzando un volumen de producción notable (2001:85).”

Esta simbiose de Produção industrial, de serviços e de comercio fica mais clara se levamos em conta quais foram os estabelecimentos, fábricas e comércios que foram consolidados. Mencionar brevemente a *genesis* e recorrer a algumas destas, me permitirá não apenas ratificar a inter-conectividade recentemente assinalada, mas também apresentar a paisagem de desenvolvimento urbano como resultado da intensificação acelerada de produções agrícolas e industriais que repercutirá no desenvolvimento urbano e social tanto de Valdivia como de Corral. Assim, rapidamente instalaram-se em Valdivia:

“numerosas curtidurías, aguardenterías, fábricas de licores y cerveza, beneficio de animales, saladeros, construcción de embarcaciones, mueblerías, molinos, fábricas de jabón y cola, entre otras (Almonacid 1998:14).”

Entre estas produções industriais se destacou a Cervejaria *Anwandter*, iniciada como uma pequena produção familiar e terminou como uma grande indústria⁵⁰ que distribuía seus produtos nacionalmente. Esta distribuição se fazia fluvialmente, por meio de embarcações próprias, até Corral, onde eram posteriormente embarcados tanto para o território nacional como para outros países (Krebs et all 2001). Outra indústria importante e que cresceu velozmente foi a de destilação. A primeira foi fundada em 1860 e em 1879 já existiam 10. Em 1885 dois terços da produção nacional de destilados era feita em Valdivia. Em 1893 a produção anual chegava a 2,5 milhões de litros de álcool (*idem*). Ambas indústrias fomentariam a produção agrícola nesta região, principalmente, cevada e de trigo, que por sua vez, deram origem as indústrias de moinhos, com destaque especial para os *Molinos de Collico* (da família *Kunstmann*) (Alomacid 1998, Krebs et all 2001). Por outro lado, se destaca a industria de couro e as de curtumes, relacionadas com a crescente produção de gado na região. As indústrias de

50 Em 1855 tinha uma produção anual de cerveja de 100 mil litros, em 1871, 700 mil e em 1914, 25 milhões (Krebs et all 2001:86-87).

couro se consolidaram a tal ponto, a partir de uma gama diversificada de produtos, que conseguiram difundir seus produtos em escala nacional e inclusive exportar para Alemanha, para o qual, novamente, se fortaleceu o eixo fluvial Valdivia Corral para o embarque dos produtos. Dessa consolidação da indústria de couro e seus derivados, nasceram fábricas de sapatos, sendo uma das mais importantes, a da família Rudloff. Esta empresa abasteceu o exército chileno (inclusive durante a guerra do Pacifico), na década de 20 do século XX sua produção diária alcançava 2000 pares (Krebs et all 2001).

Frente a tal produção industrial, o transporte fluvial e marítimo era de suma importância para a distribuição dos produtos. Assim:

“Valdivia-Corral se había transformado en una de las zonas de mayor actividad marítima del país, particularmente en la extracción de productos agrícolas e industriales (suelas, cervezas, aguardiente, charqui, cecinas, maderas, calzados, etc.). En el comercio exterior, destacaba la exportación de suelas (Almonacid 1998:14).”

Apesar de algumas empresas terem suas próprias embarcações, em muitos casos estas não eram suficientes. Por isso, não tardaram em florescer vários e importantes astilleros na cidade que não apenas faziam reparações e manutenções para as embarcações, mas também construíram várias destas. Em 1870 fundou-se o estaleiro dos irmãos *Oettinger* e em 1885 a *Sociedad de Astilleros Behrens S.A.* que até a data de 1912 havia conseguido construir 180 embarcações de diferentes tamanhos e pesos (Krebs et all 2001).

Sobre o início da consolidação das empresas navais em Valdivia, Krebs et all resumem bem a situação:

“Los inmigrantes alemanes no se limitaron a utilizar las compañías navieras alemanas, sino que crearon sus propias empresas. En el año de 1858 se fundó la *Empresa Naviera Eduardo Prochelle*. Varios empresarios de Valdivia, interesados en dar salida a sus productos, dieron vida en 1876 a la *Asociación de Armadores de Valdivia*, sociedad anónima que contó con un capital inicial de \$ 50.000. La sociedad adquirió tres barcos, dos en Inglaterra y uno en Alemania, y firmó un contrato con el gobierno chileno para atender el transporte marítimo entre Corral y Valparaíso. El gobierno pagaba una subvención de \$ 10.000 al año; a cambio, la sociedad debía transportar a funcionarios y carga del Estado

sin costo. En 1886 nació la empresa Oettinger Hermanos. La *Compañía Roepke Ltda.* se fusionó con la sección marítima de la *Sociedad Industrial Hoffman S.A.*, dando origen a *Transportes Fluviales S.A.* Todas estas empresas comenzaron por transportar sus propios productos, pero luego se dedicaron también al cabotaje con mercaderías de terceros y algunas emprendieron ocasionalmente viajes al exterior (2001:71).”

Junto a estas firmas, Almonacid destaca también a empresa Scheihing Hnos. que *se dedicaba a la navegación de los ríos interiores* (1998:14). No entanto, a empresa que conseguiu maior destaque local, nacional e inclusive internacional foi a Haverbeck & Skalweit. Empresa que teve sua sede central em Valdivia, e manteve escritórios comerciais e administrativos em *Talcahuano, Valparaíso e Santiago*, e um escritório operativo em Corral. Esta empresa de navegação e transporte marítimo chegou a ser a mais importante da região sul e uma das mais grandes a nível nacional, efetuando viagens cargueiras nacional e internacional (Nuñez 1993, Almonacid 1998, Krebs et all 2001). Alberto Haverbeck desembarcou em Valdivia com sua família em 1857, criando uma prospera empresa de curtumes e uma fábrica de enchidos, ao mesmo tempo em que comprava áreas rurais, dedicando-se também a exploração de madeira. A empresa naval fundada em 1869, e que originalmente levava seu nome, contou inicialmente com dois veleiros (Garrido et all 2006). Em 1907 mudou sua razão social a *Haverbeck e Filhos* e finalmente em 1939 como *Sociedade Anônima Haverbeck e Skalweit* (Krebs et all 2001, Garrido et all 2006). Talvez, esta empresa represente melhor que outras o denso tecido produtivo consolidado tanto em Valdivia como, posteriormente, em Corral. Ela interconecta Corral com diferentes partes do mundo, através de um fluxo de bens, pessoas e informações. Sobre esta empresa, Núñez comenta:

“La época de mayor trascendencia para esta empresa fueron las décadas del 30 y el 40, en la cual llegó a tener cuatro barcos, Allipén, Canelos, Alberto y Naguilán, los cuales en forma simultánea y con un cargamento aproximado de 2.500 a 5.000 toneladas, hacían continuos viajes, con una velocidad no superior a los 12 nudos, hacia Perú, Ecuador, Colombia, Brasil, Argentina y Uruguay, transportando principalmente maderas, papel, celulosa, cebada y surtidos (1993:40-41).”

Por outro lado Garrido et all destacam:

“Hacia 1948, Haverbeck y Skalweit era la cuarta naviera más importante del país, representaba el 45% del total del movimiento de cabotaje de norte a sur, había prolongado su cobertura hasta Guayaquil, por el norte, y hasta Puerto Montt, zona de los Canales y Aysén, por el sur (Garrido et all 2006:153).”

Foto N° 4. Antiga sede da empresa Haverbeck y Skalweit Ltda. em Corral
Uma das poucas construções da parte baixa de Corral que ficaram em pé, após o maremoto-terremoto de 1960. Hoje em dia, neste edifício, se encontram os escritórios administrativos e logísticos das empresas associadas ao trabalho no porto.



Este quadro de desenvolvimento urbano intenso que colocou Valdivia como uma dos principais pontos comerciais do país, favoreceu-se, com o processo particular de desenvolvimento comercial e industrial local recém descrito, num contexto produtivo nacional propicio (Cariola y Sunkel 1982, Almonacid 1998). As explorações minerais da árida região norte do país viam no aumento desde a independência, concentrando um grande número de pessoas que precisavam ser abastecidas por produtos agrícolas. Produção que foi ainda mais estimulada com o *boom* da produção do salitre durante toda a segunda metade de século XIX até as primeiras décadas do século XX – quando se descobriu o salitre sintético. Parte desse auge também está relacionado com a Guerra do Pacífico, entre 1879 e 1893, que em vez de desmotivar a acelerada economia da

época, a incentivou ainda mais (Cariola y Sunkel 1982).

Porém, um auge tão acelerado sofreu uma decaída, nas mesmas proporções. As experiências urbanas de Valdivia e Corral durante o século XIX e as primeiras décadas do século XX estavam inter-relacionadas a processos históricos particulares, marcados por diferentes condicionantes específicos. Por sua vez, altamente influenciados, por uma série de acontecimentos e fatores históricos a nível nacional que estimularam a boaventura destas cidades. Com estes fatores em decadência, há uma desaceleração dos indicadores socioeconômicos destas cidades, inversamente proporcional de como haviam subido nas décadas passadas. Por outro lado há que considerar as adversidades do meio ambiente e catástrofes naturais que foram devastadoras durante o século XX tanto para Valdivia, como Corral. Um terremoto em 1960, de 9,5 graus na escala *Richer* (o mais forte registrado no mundo) afetou Valdivia e Corral, ademais que esta última também foi afetada por um devastador maremoto. Houve também um incêndio geral em princípios do século XX que destruiu grande parte do centro de Valdivia. Sem políticas nacionais capazes de repor um cenário desenvolvimentista criado num curto processo de crescimento acelerado urbano, e com novos centros urbanos competindo, ambas cidades foram fortemente empobrecidas.

Corral durante o *breve século XX*.

O século XX pode ser chamado de *breve*, parafraseando Hobsbawn (2008), na medida em que ocorreram uma alta, variada e intensa gama de acontecimentos que marcariam radicalmente Corral e Valdivia em diferentes momentos. Surgiram então, variados processos de transformação, diferenciados na memória local por diferentes *eventos*. Guio-me nesta sessão a partir das seguintes obras, com exceção das obras assinaladas durante o texto, Guarda (2001), Montt (1971), Núñez (1993), Benavides et all (1998), Krebs et all (2001), Garrido et all (2006), Skewes (2001), Subiabre (1977) y Almonacid (1998).

Corral foi marcado inicialmente por uma expansão colonial espanhola, jogando com um papel de resguardo de uma cidade maior, Valdivia, ao mesmo tempo que se ia legitimando como porto. Com o passar de tempo povoa-se lentamente a localidade a partir da instalação de novas fortificações militares tanto de Corral como de seus arredores, constituindo-se numa população a partir dos militares radicados e suas respectivas famílias. A partir do século XIX, Corral consagrou sua importância como porto, alavancando com isso, uma cultura marítima portuária, sobretudo a partir da boa qualidade náutica e geográfica da baía que, por exemplo, mantém grande profundidade meia e esta livre de vários ventos. Ademais, o fato de estar rodeada por densas e abundantes matas, lhe permitiu ter, desde o início, matéria prima para construir as edificações e, no futuro, ter madeira para ser comercializada. O trabalho no mar e uma produção relacionada com o mar, em conjunto com viver às margens desta, configurou um complexo quadro em relação as atividades, imaginários, práticas e conhecimentos relativos ao mar. Quadro que se vinculou posteriormente com o desenvolvimento industrial em Valdivia. Não obstante, em fins do século XIX e durante o princípio do século XX Corral vivenciou um desenvolvimento industrial próprio. O quadro industrial, formado tanto em Corral como Valdivia, assegurou e intensificou o trabalho relacionado ao porto e ao mar, gerando diversas categorias de trabalho que, com o tempo, criaria uma divisão social do trabalho relacionada com o mar e a baía, que, em parte, perdurou até os dias de hoje. Porém este trabalho, como toda categoria social e cultural, não esteve isento de diferentes re-significações com o passar do tempo. A historia recente de Corral é também a historia da expansão capitalista para novas

fronteiras, marcadas por diferentes eventos-acontecimentos e, como em muitos casos, pelas relações entre estas que ocasionaram mudanças significativas para o correr da história do povoado. Eventos que devem ser compreendidos como parte de complexos cenários locais, nacionais e internacionais. Revelar a história de Corral do século XX é uma tentativa de fazer uma cartografia sociocultural e espacial da expansão capitalista em nichos de desenvolvimento, como o foi no eixo de Valdivia – Corral. Tal desenvolvimento, entre outros aspectos, permitiu a categoria de trabalho *tripulantes*. Assim, compreender que até hoje em dia tripulantes provenientes de uma pequena e ilhada localidade costeira de cerca de cinco mil habitantes estejam trabalhando em diferentes empresas marítimas em diferentes partes do mundo, requer pensar nas condições que possibilitaram sua gênese, assim como as diferentes transformações destas entre diferentes gerações de *navegantes*. Uma periodização possível sobre a história de Corral do século XX, remete ao desenvolvimento industrial, caracterizado principalmente pela construção de uma siderúrgica, junto com o polo de desenvolvimento marítimo vinculado ao tráfego fluvial com Valdivia, o maremoto, e o período posterior a este.

Se a explosão urbana foi acelerada e de grande envergadura para a cidade valdiviana, o foi ainda mais para o pequeno povoado de Corral, o qual, quase de um momento para outro, se transformou em *Don Corral*⁵¹. Um ponto interessante para observar o desenvolvimento de Corral são os anos fundadores de diversas associações e organizações sociais, benéficas e comerciais da época, que refletem tanto uma concentração urbana como uma organização social crescente (Skewes 2001). A grande maioria destas fundações se concentravam entre a primeira e a terceira década do século XX. Assim, por exemplo, as três companhias de bombeiros que existem atualmente em Corral se fundaram respectivamente em 1907, 1911 e 1928, o sindicato de estivadores em 1929. Já o sindicato de tripulantes foi fundado em 1940 e a *Asociación de Jubilados, Montepiados, y Pensionados de Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional Sección Tripulantes de Naves y Operarios Marítimos* (TRIOMAR) em 1955. Observemos o fluxo populacional de Corral durante o século XX no seguinte quadro:

51 Refiro-me aqui ao apoio dado por diferentes pessoas entrevistadas sobre uma época gloriosa de Corral, inícios do século XX.

Cuadro N° 1, Censo de la Población Corral Año (1920 hasta 2002)⁵².

Año	Población Rural	Población Urbana	Total	Variación
1920	1150	2246	3396	
1930	2779	3366	6145	81%
1952	5521	4432	9953	62%
1960	3736	3284	7020	-29,50%
1970	2799	2757	5556	-20,90%
1982	2644	2634	5278	-5,00%
1992	3584	2181	5765	9,20%
2002	3670	1793	5463	-5,20%

O quadro acima aponta as décadas de 20, 30 e 40 como os períodos de maior crescimento populacional. Período em que se encontrava funcionando tanto uma baleiera como uma indústria siderúrgica, além de um intenso tráfego marítimo na baía. Se havia concentrado, portanto, três grandes centros nucleares de fonte laboral em Corral que estimularam uma forte migração de Corral, ocasionando um crescimento demográfico de 81% em 10 anos.

Foi nesta época de esplendor, que se produziu uma intensa exploração do meio ambiente local e dos recursos disponíveis. A inter-relação entre o meio ambiente local e o trabalho se viu complementada, para não dizer, alterada, por uma densa rede de trabalhadores e produtores associados ao desenvolvimento industrial. Tal relação possibilitou novos trabalhos, novas profissões, que não tardaram em consolidarem-se e diferenciarem-se. A divisão social vivida no mundo do trabalho traspassou a vida social da vila, já que foram criadas diferentes organizações sociais, desportivas e inclusive de patrimônio cultural. Em poucos anos, o pequeno assentamento de Corral fora transformado, de uma forma abrupta, em *Don Corral*.

Além disso, podemos distinguir uma incipiente divisão social, de classe, inclusive, inter-relacionada com o local de moradia, situação observada também por Skewes (2001), por exemplo, na formação de clubes desportivos, especificamente, as equipes de futebol. Skewes destaca ainda o importante papel que teve a empresa *Altos Hornos de Corral* como a organização social do pequeno porto

⁵² Elaborado a partir de informações disponíveis na página da web do *Instituto Nacional de Estadísticas* (INE): www.ine.cl y en González (2004).

“La empresa constituyó un modelo para la organización del mundo urbano. Aportó no solo dirigentes para las diversas actividades sociales, deportivas y culturales, sino también modelos de organización que las instituciones corralesas adoptaron (Skewes 2001:12).”

Os diferentes períodos e/ou momentos vivenciados por Corral durante o século XX não apenas se pode apreciar nas memórias de seus habitantes, mas também, em diferentes vestígios físicos distribuídos pela cidade e seus arredores.

Foro N° 5, Ruínas Altos Hornos de Corral (2007).



A Industria baleeira.

“El uso industrial del espacio estuvo determinado por la instalación de la Compañía Ballenera sueca Indus (1916) ubicada en San Carlos y que quitó al puerto el carácter de balneario que antes había tenido y principalmente por la construcción de los Altos Hornos, cuyas actividades se iniciaron el 1908 a cargo de la firma francesa “Haute Forneaux Forges et Aciéries du Chili (Subiabre 1977:19).”

A instalação das baleeiras em Corral se insere num quadro mais amplo, marcado tanto por um desenvolvimento mundial de caça de baleias durante a segunda metade do século XIX como também pelo crescimento particular da indústria no Chile – onde os noruegueses, igual a outras partes de mundo, tiveram papel fundamental. Convém mencionar que a indústria baleeira foi realizada principalmente por empresas estrangeiras e alguns emigrantes estrangeiros, principalmente, da Inglaterra, Suécia e Noruega. Houve também empresas mistas, entre capitais estrangeiros e nacionais, e outras de origem nacional (Sepúlveda 1997). A instalação das baleeiras em Corral corresponde a um movimento da expansão das fronteiras marítimas em relação à caça de baleias, sobretudo, a sobre-exploração ocorrida na Antártica (Filippi 1997).

Foto N° 6, Vestígios Atuais da Baleiera de San Carlos⁵³.



Sepúlveda (1997) e Filippi (1997) descrevem os diferentes momentos e as diversas companhias que se instalaram na região de Corral. Algumas das companhias estavam vinculadas com a cidade de Valdivia, outras, eram sedes de regionais e, em muitos casos, houve também uma transferência e venda das instalações entre uma e outra companhia. As seguintes indústrias⁵⁴ operaram em Corral: *Sociedad Ballenera y Pescadora de Valdivia (1906-1908)*, *La Compañía AS Corral" (1911-1913)*, *Corral Whaling Co. (1912-1913)*, *La Sociedad Ballenera Corral (1913-1936)*, *Sociedad Ballenera Corral y Valdivia (1927-1932)*, *Sociedad Pescadora Chile-Noruega (1924-1925)*, e finalmente, se instalou a *Compañía Industrial S.A. (INDUS)* (Filippi 1997, Sepúlveda 1997)⁵⁵. Muitas vezes, este grande número de empresas num curto período, significava apenas uma mudança de giro ou de capitais, porém, de modo geral, a transferência entre uma e outra sociedade era realizado num breve transcurso de tempo, e a maioria destas se manteve nas instalações de Corral. Entre elas, houve, em muitos casos, uma transferência das embarcações (Sepúlveda 1998). A indústria baleiera era,

53 Foto registrada em 30/10/99 quando participei da Pesquisa do Professor Juan Carlos Skewes.

54 Muitas destas companhias estavam relacionadas com um dos maiores empreendedores da caça de baleias no Chile: o capitão norueguês Adolfon Andresen – que se nacionalizou chileno.

55 No disponho de datas para o período que a sede desta companhia funcionou em Corral.

portanto, de grande envergadura, explorando grande parte do litoral sul chileno, entre a *Ilha Santa María* e o *Golfo de Penas* (Núñez 1988:34). Esta *industria ballenera* utilizou mão de obra local tanto para suas instalações em *San Carlos* como para suas embarcações.

A instalação da indústria baleeira em Corral pode ser considerada, então, como parte de um período industrial, que significou a re-organização da ocupação e do uso do espaço. Nesse sentido Subiabre destaca o uso recreacional dos balneários da costa adjacentes a Corral e *San Carlos*, os quais foram posteriormente dizimados (1977). Também se fortaleceu uma lógica capitalista em relação ao trabalho e ao salário, que gerou grande quantidade de dinheiro circulante. A indústria baleeira demandou uma força de trabalho considerável, com diferentes especializações. A esse respeito Núñez comenta que:

“...dio trabajo estable a gran cantidad de personas, sobrepasando los 300 operarios, distribuidos en fundición, herrería, taller mecánico y carpintería; además de aquellos que formaban parte de la elaboración del producto, la tripulación de los barcos, como también de aquellos encargados de acumular la leña, combustible indispensable para hacer funcionar la máquina de vapor (1988:35).”

A Compañía Industrial SA. (INDUS), que havia iniciado suas atividades em 1900, *sólo se dedico a la producción ballenera en 1936, creó dos estaciones balleneras, una en isla Guafo, en la boca del golfo Corcovado, al sur de la isla Grande de Chiloé, y la otra en Corral* (Sepúlveda 1998:14). Esta companhia foi a última a instalar-se e foi a que contou com a maior quantidade de embarcações, chegando a ter oito, sendo que uma destas estava encarregada de levar o óleo para ser embalsado e embarcado em Corral. Sepúlveda destaca também que esta companhia foi uma das mais exitosas na exploração baleeira, sobretudo, porque durante o período que funcionou, o preço do óleo esteve em alta e também por manter um baixo custo das tarefas produtivas – principalmente pela mão de obra barata. Pela escassez de baleias, a indústria comprou um “barco fabrica”, que utilizou de 1940 a 1948, ano em que a empresa fecha e se transfere, junto com ela, grande parte das instalações e parte da mão de obra utilizada, para a localidade de *Quintay*, localizada a 900 km ao norte de Corral, onde foi fundado outra sede da companhia em 1943 (Núñez 1988, Filippi 1997, Sepúlveda 1997).

A instalação da indústria baleeira em Corral pelas diferentes sociedades empreendedoras marca o horizonte laboral da região, alterando e dando alternativas ao trabalho convencional, centrado principalmente na pesca, por uma forma de trabalho salarial ou pela combinação de ambas lógicas, simultaneamente. Porém, a instalação da indústria baleeira é o começo também do trabalho de tripulantes para os *corraleños*, na medida em que muitas destas empresas trabalharam com a bandeira nacional, iniciando uma possível genealogia do trabalho de *navegante* em Corral, como anteriormente o havia feito as companhias navais e de transporte de Valdivia.

A Indústria de Conservas.

Um tempo depois, em 1948⁵⁶, foi fundada nas antigas instalações da indústria baleiera uma sede da empresa de *Conservas Cambiaso S.A* (Núñez 1988), empresa fundada originalmente em 1875 em Valparaíso e vigentes até nossos dias. A nova sede, chamada de *Conservera Corral S.A.*, centrava sua produção na elaboração de conservas de mariscos, peixes e crustáceos. A empresa terminou suas atividades em 1959, desligando-se de Cambiaso⁵⁷. Em relação a importância desta indústria em Corral, Núñez aprecia que:

“... no radica precisamente por ser una industria de gran envergadura, sino, por haber llegado a formar parte del desarrollo o despegue industrial de la época, cuando el puerto gozaba de un prestigio extraordinario, principalmente en los aspectos siderúrgicos y marítimos (1988:36).”

A instalação da filial da empresa de conservas pode ajudar a fornecer uma interpretação a Corral sob a luz da expansão industrial daquela época. Corral, e seus entornos, reuniam condições extremamente favoráveis para a produção industrial, pois contava com grandes quantidades de recursos naturais disponíveis, tanto marítimos como silvioagropecuários, com uma mão de obra barata e relativamente especializada no crescente cordão industrial do eixo Valdivia Corral. Além disso, sua característica de maior porto permitiu efetuar tanto transporte nacional como internacional.

56 <http://www.superior.cl/html/history/HITOS.swf>

57 <http://www.cambiaso.cl/HISTORIA.html>

Altos Hornos de Corral. A siderúrgica.

“An integrated steel plant with its roaring blast furnaces and swirls of acrid smoke can scarcely resemble the splendor of legendary “El Dorado”; yet, there is a striking tendency among some Latin American governments to compare the two. For a semi-developed country, a basic iron and steel industry may symbolize many objectives within a national program of economic development. The intensity of its appeal originates from the fact that steel is fundamental to numerous other industries; its reflects the common assumption that industrialization is the forerunner of success and the herald of progress (Sobol 1986:139).”

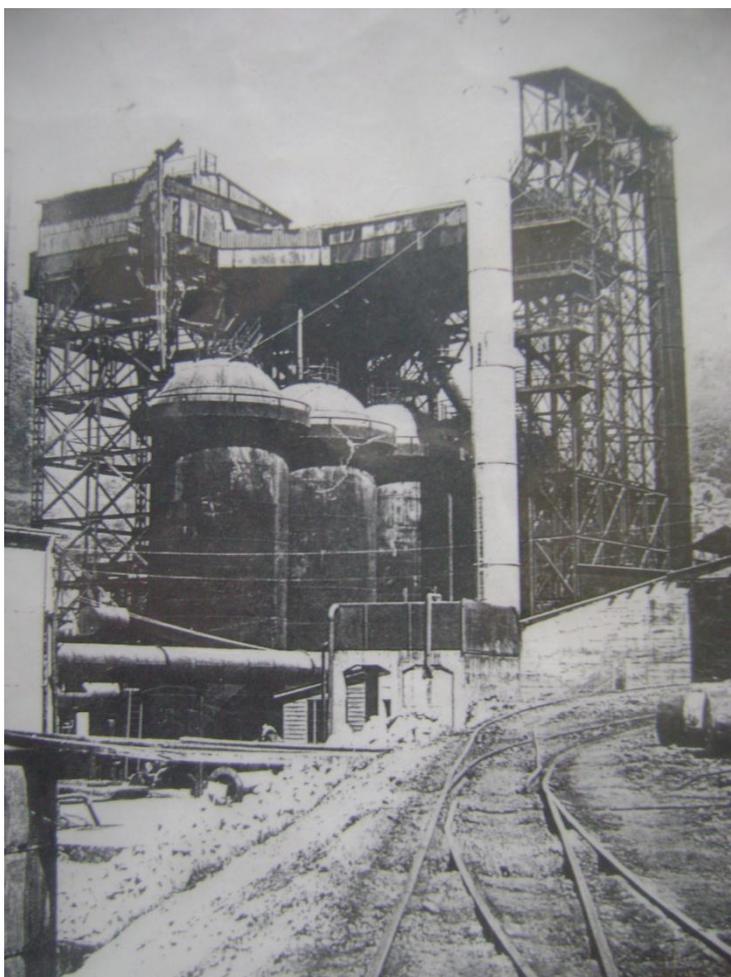


Foto N° 7, Instalações da Indústria Siderúrgica durante seu funcionamento⁵⁸.

⁵⁸ Imagem obtida do Arquivo Pessoal de Sergio Campos.

Destaque especial merece a indústria siderúrgica em Corral que foi a primeira siderúrgica a instalar-se na América do Sul (Almonacid 1998)⁵⁹. A construção desta siderúrgica e posteriormente seu funcionamento é, sem dúvida, um evento marcante para a história e para a memória local, ocasionando uma ruptura radical com a paisagem e o desenvolvimento urbano anterior de Corral. Este *evento* se insiere, junto com o desenvolvimento portuário marítimo, como parte de um passado glorioso na memória dos habitantes atuais e em diferentes fontes historiográficas que se remetem a Corral. Foi por meio do desenvolvimento da indústria, em conjunto com a atividade portuária da época, que Corral se converte em *Don Corral*. A historia dos Altos Hornos é uma epopéia de caráter privado e estatal que reflete, em bom tom, alegorias industriais que marcaram e transformaram povoados fugazmente – tal como sucedeu-se a povoados marcados pelo desenvolvimento mineral. Nem o maremoto conseguiu apagar os vestígios de tão grande impacto, deixou para a posteridade grandes estruturas de concreto. Sobre a origem da fábrica em Corral, Millán aponta:

“ La importancia que se da a la economía política y al nacionalismo explica los esfuerzos por desarrollar la industria siderúrgica en Chile, para lo cual era esencial iniciar la explotación de los yacimientos de hierro en el país (1999:17).”

Millán destaca que no lapso que vai de 1885 a 1887, a diretoria da *Sociedad de Fomento Fabril*, fundada em 1883, concebeu claramente o seguinte: 1. O progresso de um país esta ligado ao crescimento de sua indústria. 2. Não há expansão sustentável sem siderurgia. 3. No haveria siderúrgica sem proteção estatal. 4. Chile tem um grande potencial de minério de ferro e de combustíveis que permitem a instalação de uma indústria siderurgia (1999:19). Convém ressaltar a apreciação de Millán sobre a postura da dita *sociedad*, na medida em que mostra como se tecem políticas nacionais centralizadas e que podem marcar o horizonte de localidades como Corral. O projeto de produção siderúrgica nacional foi, então, amparado inicialmente pela *Sociedad de Fomento Fabril* (SFF, que com o tempo, pasará a abreviar-se como SOFOFA), para depois, ante aos constantes pedidos de apoio estatal, ser adquirida dentro das políticas de estado em prol de desenvolver e apoiar a industria nacional. O Estado via com bons olhos a produção nacional de aço, pois poderiam baixar os preços do metal, ademais,

59 Existen bons trabalhos que detalham o complexo processo de licitação e construção da siderúrgica, como os de: Almonacid (1998) e Millán (1999), e boas referências em Núñez (1988). Ademais, há trabalhos que refletem sobre o impacto da usina para Corral como os de Juan Carlos Skewes (2001).

isto traria benefícios em relação a importação de ferro que o Estado mantinha para a construção de obras públicas, o que geraria uma economia significativa das divisas, ao substituir as importações (Almonacid 1998, Millán 1999).

As primeiras investigações para a possível instalação de uma siderúrgica no Chile reconheceram que o minério de ferro do norte do país estava apto para a fundição, no entanto, o carvão mineral que se encontrava no país era de baixa qualidade (Millán 1999). Frente a estes resultados, foram sondados vários lugares para a instalação da siderúrgica. Finalmente, segundo vantagens comparativas, foi escolhido o povoado de Corral, já que contava em seus arredores com abundantes quantidades de florestas nativas que poderiam servir de lenha para a combustão de insumos para a instalação da empresa. Ao mesmo tempo, a localidade contava com um porto que permitiria tanto receber os minerais do norte como transportar os lingotes fundidos que poderia abastecer o possível mercado chileno por vias fluviais. A comunidade também era uma fonte de mão de obra de baixo custo (Núñez 1988, Millán 1999). Uma vez finalizados os estudos, e quando o Estado se comprometeu em dar apoio ao empreendimento privado (apoio que incluía: diferentes regalias, garantias e subvenções, como também a entrega, em comodato, de grandes porções de terras), se formaliza o projeto *Hauts Fourneaux Forges et Acieries du Chili, Altos Hornos* do Chile, que foi aprovado pelo congresso em 1906. Projeto que levou, conseqüentemente, a exploração dos minerais de ferro de *El Tofo*, localizada no norte do país (próximo à cidade de La Serena) e da instalação da usina em Corral (Almonacid 1998, Millán 1999). Deste modo, desde seu início, a instalação da siderúrgica em Corral demandou uma articulação entre interesses nacionais, tanto do setor industrial privado como do Estado, em conjunto com interesses de capitais estrangeiros, neste caso, interesses franceses, relacionados com uma das maiores firmas de produção de aço na Europa (Millán 1999).

Em 1910 se inaugurava os *Altos Hornos* em Corral. A construção demandou um elevado número de mão de obra para as diferentes etapas, requerendo tanto um corpo técnico qualificado como operários de construção, gerando então, desde o princípio, aumento significativo da migração para a cidade de Corral. Foi então, como comentam muitos *corraleños*, em momentos que a situação económica geral do país não se encontrava favorável (Silva 2000) que se difundiu a notícia de que havia trabalho em Corral – pois se supunha que após a construção, haveria vagas para trabalhar na usina. Assim, o

primeiro grande impacto para Corral foi o processo de construção da siderúrgica. Convém mencionar que Corral não contava com nenhuma edificação de tal envergadura. Esse processo iniciou um acelerado crescimento demográfico local, ao mesmo tempo que intensificou o tráfego marinho na baía – sobretudo, para abastecer os insumos para a construção da usina.

Ao grosso da obra da siderúrgica, foi-se agregando gradualmente, diferentes instancias, como a administração, a usina, os galpões, os laboratórios e as oficinas de laminação. Todos foram instalados no setor de *La Aguada* de Corral. Além disso, foram construídas uma linha férrea da fábrica até um cais no mar, principalmente para o desembarque e embarque tanto de matéria prima (minério de ferro) como para embarcar os produtos elaborados. Se construíram também elevadores que se comunicavam a planta através de uma zona de exploração forestal de *Quitluto*, pois o sistema da usina utilizava carvão vegetal, o primeiro de sua espécie no mundo (Almonacid 1998, Millán 1999, Núñez 1988). Este lugar, localizado no morro adjacente a siderúrgica, instalou-se um pequeno acampamento que chegou a contar até com escola primaria (Núñez 1988 y fuentes orales varias).

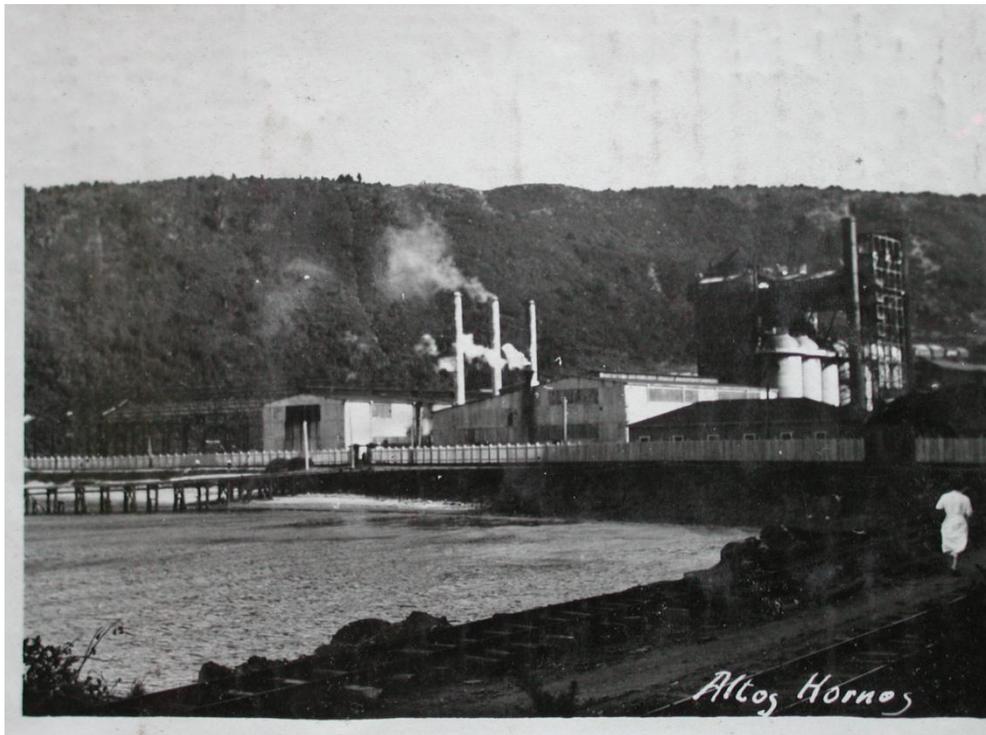
As diferentes e complexas etapas vivenciadas pelos *Altos Hornos* foram bem resumidas por Almonacid:

“ La producción de fierro en Corral se inició el 1 de Febrero de 1910, fruto del trabajo realizado por una sociedad francesa. Luego de un breve período de producción y largos años de paralización, a comienzos del año 1926 termina una etapa de su existencia cuando la sociedad propietaria de la fábrica la venta a la Compañía Electro-Siderúrgica e Industrial de Valdivia (ESVAL), creada para ese efecto. Más tarde, en 1929, el Estado ingresa como accionista mayoritario a la compañía, ahora convertida como sociedad anónima, prometiendo incorporar un capital que sólo fue entregado totalmente en 1938. De allí a 1943 la producción fue baja. En 1943 ingresa la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO) como accionista y la producción se incrementa. En 1944 la empresa queda unida directamente con la Central siderúrgica en Corral. Cuando todo parecía por fin marchar bien, vino la creación en 1946 de la Compañía de Acero del Pacífico (CAP), cuya competencia desplazó a Corral. Ello produjo un acuerdo entre la CORFO, CAP y ESVAL, el 21 de diciembre de 1950, por el que esta última cedió a la CAP por 20 años la administración y explotación de la usina de Corral, sin poder enajenar o gravar los bienes raíces. A cambio de ello, la CAP percibiría el 20% de las utilidades, teniendo derecho adquirir una parte considerable de la producción a precio de costo. Producto de este acuerdo, la CAP fijó para Corral sola la elaboración de fierro, dejando la producción de

acero a Huachipato. En esa situación se mantuvo la industria hasta que en 1958 se decidió paralizar su actividad. Por último, el terremoto de 1960 destruyó completamente la fábrica (1998:57).”

A siderúrgica instalada em Corral transformou consideravelmente, o pequeno povoado, introduzindo um acelerado crescimento urbano e demográfico, que não havia experimentado anteriormente. Se a construção da planta demandou um número considerável de trabalhadores, segmentados por diferentes categorias, colocar em marcha a planta demandou um número ainda maior, que requereu também novas categorias de trabalho (como o administrativo). Calcula-se que trabalharam cerca de 2000 pessoas (Núñez 1988, fontes orais varias). Se gerou então uma forte migração, que praticamente duplicou o número de habitantes da cidade. Além disso, fortaleceu-se e diversificou o comercio local e os serviços em geral. Se geraram também associações, sindicatos e organizações desportivas vinculadas aos trabalhadores da planta e de suas famílias. A empresa chegou a construir algumas moradias para seus empregados. *O fim* da construção da planta fabril, e a transferência de parte dos funcionários para as novas instalações da CAP em *Huachipato* acabou com o sono do desenvolvimento industrial e urbano de Corral. O maremoto-terremoto de 1960 impossibilitou o uso das instalações para outros fins.

Foto N° 8. Siderúrgica no passado.
Colección Dirección Bibliotecas – U.A.Ch



O auge e a decadência das instalações da siderúrgica em Corral foram bem apontados por Sobol (1986), quem distingue que o que parecia favorável em uma época de desenvolvimento industrial, o deixaria de ser quando o processo e a análise das condições económicas para a produção siderúrgica se alterassem com o tempo, ou como afirma o autor, se *modernizassem*. Por um lado, se encontra a mudança do sistema de combustão dos fornos, que passa de carvão vegetal para coque mineral, pelo que as vastas matas e florestas deixaram ser uma vantagem. Por outro, o *porto* não conseguiu modernizar-se, e não chegou a contar com instalações portuárias modernas, o que obrigava a utilização de árduos, e difíceis, trabalhos manuais de *estiva*. Além disso, Valdivia não conseguiu ressurgir economicamente, e Corral ficou sempre privado de rotas alternativas da conexão naval, como ferrovias ou estradas.

Em relação ao movimento portuário que ocasionou a instalação da siderúrgica, cabe destacar que a empresa contava com seu próprio cais de carga y descarga. *El Muelle Francés* aumentou ainda mais o crescente tráfego naval do porto de Corral. Tráfego que estava em alta desde o auge comercial e industrial de Valdivia em meados do século

XIX. Contribuiu também para isso a instalação das baleeiras em San Carlos e, posteriormente, da fábrica de conservas. Núñez destaca a esse respeito; do tráfego marítimo ocasionado pela Siderúrgica:

“El movimiento marino es fantástico, debido a que llegan barco cargados con carbón coke, mineral de hierro, dolomita, bentonita y materiales varios, juntándose en la bahía hasta cuatro barcos en espera del muelle (1993:39-40).”

O desenvolvimento marítimo portuário de Corral.

“ Era realmente un espectáculo maravilloso el poder ver en la bahía una gran cantidad de barcos, de las más variadas nacionalidades, entre las que preferentemente se encontraban alemanes, argentinos, noruegos, ingleses, peruanos, holandeses, italianos, daneses, hindúes, franceses, liberianos, etc. Con tonelaje que oscilaban entre 2.500 y 20.000, y en algunos casos excediéndose de ellas, realizando labores de carga y descarga, llegándose a atender alrededor de 30 a 40 embarcaciones mensuales (Núñez 1993:42).”

Durante os próximos capítulos, detalharei extensamente, a atividade portuária realizada anteriormente em Corral a partir de algumas histórias de vida, encontro oportuno para dar um contexto histórico sobre as atividades referidas ao movimento portuário. O movimento portuário em Corral está, antes de qualquer coisa, enraizado por sua peculiar localização geográfica na baía que leva o mesmo nome, localização que a permitiu marcar sua passagem pela história em diferentes momentos. De alguma ou outra forma, Corral esteve marcada também como lugar de passagem ou de entrada, sendo um território liminar, como propõe Sassen (2008), de diferentes tipos de fluxos e conexões globais e transnacionais. A história destas diversas conexões é uma história inter-relacionada com diferentes contextos, que se diferenciam, com o passar dos anos. O trabalho dos tripulantes e sua inserção num mercado mundial de trabalho, forma parte de este tecido liminar de fronteiras de expansão, porque onde fluem capitais e bens, fluem também pessoas, numa reciprocidade marcada por um tempo descontínuo. Neste sentido se rompe uma linearidade de tempo dos intercâmbios neste *espacio liminar*. Se Corral foi lugar de reparo e passagem, foi também, em outro momento, lugar de saída.

Como assinala ao longo deste capítulo, a história recente de Corral é complexa na medida em que se concentra, em um curto período de tempo, uma densa trama de acontecimentos, os que, de uma forma ou de outra, marcaram as diferentes possibilidades de trabalho associadas ao porto e ao mar. Situação que se vê especialmente marcada pelo desenvolvimento do eixo fluvial Valdivia-Corral e pelo desenvolvimento urbano deste último durante as primeiras décadas de século XX, gerando um incremento considerável do tráfego marítimo a partir da segunda metade do século XIX. A esse respeito Almonacid comenta:

“ A partir de la década de 1880, la economía de Valdivia y su entorno experimentó un crecimiento sostenido. Uno de los factores de este proceso fue su privilegiada ubicación, fruto de su red fluvial y su proyección marítima. (...) El río era el elemento ordenador de las actividades económicas y el trayecto Valdivia-Corral era permanentemente surcado por vapores que llegaban de diferentes lugares del país del mundo, y por vaporcitos que hacían la carrera entre Valdivia y Corral (Almonacid 1998:14).”

Por outro lado, Núñez também afirma que uma vez edificada a siderúrgica, o tráfego marítimo portuário se consolidou definitivamente. Sobre esse ponto o autor comenta:

“...entre los años de 1940 y 1955 aproximadamente, se desarrolló en Corral un intenso movimiento portuario, como producto de la actividad industrial, que lo llegó a catalogar como el segundo puerto de importancia en Chile, ubicándose después de Valparaíso, que era en ese entonces la capital marítima del país (1993:41).”

Apesar de Corral se consolidar como um importante porto do sul do Chile, conectando-se em rotas de passagem do transporte nacional e em menor grau, internacional, o porto seguia sendo simplesmente um bom lugar para ancorar, porem não contava com um píer de atraque para os barcos, nem para fazer as correspondentes tarefas de carga y descarga. De fato, não se efetuou um processo de urbanização e organização espacial do espaço adjacente ao mar - salvo o *Muelle Francés* de uso exclusivo da siderúrgica. Corral, segundo relatos recolhidos, não contava, tampouco, com uma notória estrutura de apoio logístico para as cargas, como galpões ou armazéns. O porto de Corral, era, em grande parte, um *porto de paso* para receber as mercadorias para Valdivia e desde Valdivia para o transporte nacional e para o estrangeiro, para o qual gerou-se companhias navais próprias da região, como a *Haverbeck y Skalweit*. A indústria siderúrgica, as baleeiras e a indústria de conservas (durante seu breve funcionamento), deram a esta uma dinâmica própria a porto, na medida em que estas eram as próprias originadoras e despachantes das cargas. Esta situação do porto de Corral se contrastava com a apreciada na cidade de Valdivia, onde havia alguns piers para receber e enviar as cargas e passageiros que chegavam fluvialmente desde Corral, em um espaço socialmente e arquitetonicamente capaz de receber e dar acolhida a embarcações bastante menores dada a diferença entre as profundidades da baía de Corral e do rio de Valdivia à margem da cidade de Valdivia. Benavides et all, apontam que:

“... confiando en la navegación a vapor, no se trazó el ferrocarril hasta Corral, contribuyendo su inexistencia a la pérdida de importancia de este histórico fondeadero, puerto de mar de la ciudad de Valdivia (1998:29).”

Parte de tal retrocesso pode ser explicado então, pela fé que se creditava ao desenvolvimento portuário e a conectividade que este poderia trazer. Além do mais, se acreditava em demasia na eficácia dos *vapores*, o que impediu que se concretizassem ideias para conectar o povoado de Corral com a cidade de Valdivia por meio de uma ferrovia ou rodovia. Junto a isto, ha que recordar a quase ausência de uma política de desenvolvimento portuário por parte da coroa espanhola durante a colônia, e o desenvolvimento portuário iniciado com a Republica favoreceu somente a algumas regiões (sendo Valparaíso o grande favorecido inicialmente).

Foto N° 9. Baía de Corral.

Aprecia-se nesta foto diferentes lanchas.
Colección Dirección de Museos – U.A.Ch.



Esta situação característica do porto *fondeadero* de Corral, gerou, portanto, uma forma de trabalho, e conseqüentemente tipos de trabalhos peculiares, caracterizado por um sistema de lanchas de carga e descarga. O trabalho se efetuava por diferentes turnos e especialidades, entre eles se encontravam: os *lancheros*, que trabalham nas lanchas que traziam ou levavam a carga fluvialmente até Valdivia, os *estibadores*, que trabalhavam nas garagem e galpões dos barcos que chegavam, os *remeros*, que levavam os estivadores aos barcos, os *emplegados de bahía*, que fiscalizavam para as empresas administradoras, as quantidades carregadas e descarregadas. A isto ha que agregar a demanda de trabalho para tripulantes para os barcos chilenos e para um ou outro barco estrangeiro. O quadro geral do *porto* situava vários barcos amarrados a umas boias que flutuavam no mar, a eles, aos barcos, chegavam diferentes lanchas seja para trazer o pegar as cargas do barco. Nas bodegas do barco estariam trabalhando por um lado, os *emplegados de bahía* fiscalizando a carga, e por outro, os *estivadores*, enquanto que nas lanchas os *lancheros*. Em relação ao trabalho portuário, Núñez comenta:

“El trabajo de carga y descarga era más bien rudimentario, no existía la infraestructura portuaria de hoy, donde se gana mucho tiempo y movilidad. En el caso del puerto de corral, todo era manual. Las plumas de los barcos, descargaban las mercaderías en lanchones con gran capacidad de toneladas. Este medio de transporte, semejante a un convoy ferroviario, era tirado por remolcadores a través del río Valdivia, a la capital provincial (1993:42)”.

O movimento portuário desacelerou-se, sobretudo, no que se refere ao fluxo internacional, quando se estabeleceu o canal do Panamá em 1914, pois Corral era um ponto intermediário, entre outros grandes portos chilenos, das embarcações que tinham a rota Pacífico/Atlântico/Pacífico. Rota que anteriormente forçava a dar a volta pelo *Estrecho de Magallanes* ou pelo *Cabo de Hornos*. Anteriormente, o tráfego marítimo também havia sido afetado pelo incêndio geral de Valdivia que queimou grande parte dos edifícios públicos, comerciais e industriais em 1909 (Subiabre et all 1977). Se deve acrescentar a isso, as duas guerras mundiais, que afetaram o comércio e o transporte marítimo de modo geral, e para o caso do eixo Valdivia-Corral, tiveram uma repulsão especial, ao marcar em *listas negras* as empresas alemãs da região, que eram, em grande medida, as que haviam sustentado o desenvolvimento portuário local (Krebs et all 2001). A decadência do porto se acentuou ainda mais com o fim das atividades baleeiras (1948), da indústria de conserva (1959) e finalmente da siderúrgica (1958). A isto, ha que agregar-se, a lenta melhoria que foi adquirindo o sistema de transporte

caminhoneiro a partir da década de 1950. Se a principio, se haviam conjugado diferentes fatores para o estabelecimento do auge portuário, aconteceu o mesmo com seu declínio. Finalmente, o maremoto terremoto de 1960 parecia a sentença final de uma condenação do porto que se havia antecipado pelas condições recém descritas. O maremoto terremoto de 1960 foi de uma intensidade de 9,5 na escala Richer (o mais alto até hoje)q (SHOA 2000). O maremoto provocou grandes destroços na cidade, destruindo inúmeras casas e construções. O maremoto mudou radicalmente a ordenação do povoado, prejudicando de forma irreversível as instalações dos Altos Fornos – impossibilitando utilizar suas dependências para algum outro projeto fabril. O desastre natural afetou também a empresa naval Haverbeck y Skalweit que ainda se encontrava em funcionamento quando aconteceu o desastre. Esta, perdeu duas embarcações durante o episódio. Núñez faz referência sobre dito evento:

“Mientras duraban los efectos del terremoto, llamó la atención lo que sucedía en el mar, el cual subía lentamente hasta cubrir las casas ubicadas en la zona costera del puerto. Luego viene el reflujo del mar, aproximadamente a las 15:50 hrs., el que arrastró consigo una gran cantidad de casas, especialmente construcciones rápidas, de bastante antigüedad y algunos anexos; como también suelta las amarras de los mercantes “Santiago” de la Compañía de Nachipa de Valparaíso; “Canelos” y “Carlos”, de la compañía Naviera Carlos Haverbeck y Skalweit. Aproximadamente a las 16:25 hrs., entró en la bahía un segundo oleaje, proveniente de una enorme ola que se formó frente a la bahía, la cual, con una fuerza sobrenatural, destruyó todo lo que encontró a su pase, como muelles, edificaciones de madera, instalaciones de armadura de fierro, como la subestación de la Compañía de Electricidad y la Usina de los Altos Hornos (1993:49).”

Apesar do declínio da atividade portuária em comparação às décadas anteriores sem dúvida alguma, o maremoto-terremoto de 1960 trata-se do *evento* transformador e divisor entre um tempo de *gloria* e de *penúrias*, ou, a fronteira temporal entre ser simplesmente *Corral* ou *Don Corral*. Não posso deixar de mencionar que Valdivia, onde se calcula que foi o epicentro do terremoto, sofreu uma grande deterioração, afetando, ou solapando as indústrias que ainda se mantinham em pé na região.

Após o desastre, a baía de Corral serviu como lugar de chegada de barcos, em sua maioria da *Armada* chilena, que traziam ajuda humanitária para a população carente, como também serviram tanto para erradicar *corrалеños* como para trazer alguns que queriam estar de volta com suas famílias. Durante as décadas posteriores, a atividade

portuária não se recuperou e a parada dos navios nacionais e estrangeiros diminuiu consideravelmente. A instalação de indústrias madeireiras na região fomentou um embarque, quase exclusivo, de madeiras, inicialmente de madeira bruta; em blocos de troncos. O quadro de trabalho portuário marítimo se havia, portanto, desarticulado. Alguns trabalhadores converteram a pesca ou a outras atividades do setor primário. Houve, também, pessoas que emigraram para manter seus empregados a *Huachipato*, sobretudo antes do maremoto, onde se instalou a nova siderúrgica e a Valparaíso e ou Puerto Montt em busca de trabalho portuário. No caso particular dos tripulantes que trabalhavam para a Haverbeck y Skalweit, foi oferecido, a grande maioria, trabalhar na Companhia que comprara os barcos, a *Transmares Naviera Chilena S.A.* (Garrido et all 2006, fontes orais varias).

O ressurgimento da atividade portuária, de uma forma radicalmente distinta a praticada anteriormente, se deu a partir do ano de 1993, quando se finalizaram as obras da construção do novo porto de Corral, habilitando exclusivamente para a carga de barcos *chiperos* (barcos que transportam chips de madeira), contando com um sistema automatizado, que minimizou o uso de força laboral local. A nova empresa administradora do porto se instalou nas velhas oficinas de concreto da empresa Haberbeck y Skalweit S.A., que foi uma das poucas construções que mantiveram-se em pé após o maremoto-terremoto de 1960. A utopia de renascer do porto sucumbiu quando este ficou operativo, pois manteve uma baixa contratação de mão de obra e gerou poucos trabalhos indiretos uma vez finalizada sua construção. Ademais as instalações portuárias ocasionaram e ocasionam uma grande contaminação sonora, visual e atmosférica, entre outras, devido a quadra de acúmulo de madeira em formato de chips situada na localidade de Amargos.

Foto N° 10, Vista desde Amargo do Porto.



Atualmente, no horizonte marítimo naval de Corral devemos considerar a instalações da fábrica pesqueira *El Golfo*, originalmente, *Tripesca*. Fábrica que mantém um ir e vir constante de barcos pesqueiros rasteiros de tamanho mediano na baía, nos quais trabalharam alguns tripulantes do sindicato Corral, sobretudo, quando as condições para trabalhar no exterior não são muito favoráveis, pois os salários não são menores.

Foto N°11, Uma embarcação pesqueira da Companhia *El Golfo* na baía de Corral.



O horizonte do movimento naval da baía de Corral se complementa por um movimento diário das barcaças que transportam tanto veículos como caminhões, desde Corral até Niebla, localizada no lado oposto da baía. Trajeto que demora uns trinta e poucos minutos. A elas, acompanha-se o cruzamento de pequenas lanchas para passageiros, entre o píer de Corral e o pequeno cais de passageiros. O ciclo dos trajetos fica completamente interrompido quando ha mal tempo, seja no inverno ou no verão. Quando se fecha a baía por causas climáticas, somente existe um único caminho que conecta Corral com Valdivia. Este caminho foi edificado em princípios da década de oitenta, durante a ditadura militar, como parte de um plano de trabalho pelo salário mínimo – planos criados como uma forma de tentar diminuir o alto número de cessantes que se registrava em dito tempo. Atualmente o caminho está em péssimo estado, sendo muito pouco utilizado. De fato, só existe um ônibus que faz o trajeto, duas vezes por semana, no entanto o transporte particular não utiliza freqüentemente este caminho. No inverno, muitas vezes, esta via fica intransitável, por isso, quando se fecham a Baía,

Corral e conseqüentemente Chaihuín, ficam completamente ilhados. Paradoxalmente, o único posto de gasolina de Corral é abastecido por um caminhão que faz o cruzamento na barcaça. De igual forma, a maioria dos serviços efetuados em Corral conectados a uma rede nacional ou regional de abastecimento, utilizam a via das barcaças ou lanchas de passageiros – o carteiro, por exemplo, leva a correspondência por meio das lanchas de passageiros. Portanto, nos dias de mal tempo Corral, e todas suas localidades sofrem um real isolamento.

Foto N° 12. O novo porto de Corral.

Observa-se o sistema de carga para os *chips de madeira*. Distingue-se também uma barcaça que efetua o traslado de Corral – Niebla atualmente.



Os barcos mercantes que hoje em dia ficam na baía são, quase exclusivamente, os *chiperos*, os quais freqüentam Corral mensalmente. Junto a estes, chegam e ancoram na baía os barcos pesqueiros. Esporadicamente, em especial, durante o verão, chegam à baía *cruzeiros* de mediano e grande tamanho – a maioria destes, ancoram pelo dia, e desembarcam seus passageiros em lanchas próprias, com destino a Niebla para depois dirigir-se a Valdivia. Raras vezes, os turistas desembarcam em Corral. Porém, durante todo o ano, Corral recebe embarcações turísticas de Valdivia, que fazem um passeio

pelo dia – onde el forte merece destaque especial entre as visitasões à cidade⁶⁰. Sobre o movimento portuário relativo a navios estrangeiros e nacionais note-se o seguinte quadro:

Quadro N° 2, Número de Navios Nacionais e Estrangeiros Ancoradas em Corral entre 1991 e 2007⁶¹.

	Número de Barcos			Tonelajes por barco			
	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Rel. Nacional
1991	2	2	4	4.615	4.137	8.752	0,02%
1992	2	4	6	5.235	4.747	9.982	0,10%
1993	0	7	7	5.290	4.904	10.194	0,20%
1994	0	10	10	5.756	5.015	10.771	0,50%
1995	0	26	26	6.414	5.401	11.815	1,10%
1996	0	20	20	6.400	5.475	11.875	0,80%
1997	0	16	16	5.602	5.505	11.107	0,70%
1998	0	14	14	5.904	5.526	11.430	0,60%
1999	0	14	14	5.940	5.014	10.954	0,40%
2000	0	10	10	6.947	5.127	12.074	0,40%
2001	0	17	17	9.325	5.048	14.373	0,50%
2002	0	10	10	11.030	5.180	16.210	0,40%
2003	4	19	23	12.183	5.338	17.521	0,50%
2004	0	12	12	12.443	5.190	17.633	0,50%
2005	2	12	14	13.498	5.866	19.364	0,50%
2006	12	21	33	13.618	6.707	20.325	0,50%
2007	10	18	28	13.352	6.891	20.243	0,50%

O quadro aponta para um crescimento sustentado pelo movimento portuário estabelecido após as novas instalações portuárias (1993), no entanto, se bem a participação do total nacional subiu também, esta é mínima em total da relação nacional, como mostra o quadro, não passa do 0,5 %.

Assim, a *paisagem* naval da baía foi reduzida consideravelmente, se comparada a dos anos anteriores do maremoto, quando na época os barcos se ancoravam nas boias que flutuavam. Diferentes pessoas que viveram e trabalharam em diversas atividades marítimo portuárias afirmam recordar que nos momentos de maior auge, se amarravam dois barcos nas quatro boyas que havia, somando oito embarcações. Inclusive, havia vezes que outros barcos ficavam *a la gira* à espera por espaço de atraque. Gerando então, uma grande atividade na baía⁶². A paisagem que não mudou radicalmente, diz respeito às lanchas de pescadores esparramadas em diferentes localidades de Corral,

⁶⁰ Apesar de Corral e suas diferentes localidades contem com excelentes atrações turísticas, diga-se, com incríveis paisagens que conjugam matas nativas com praias que se afundam no Pacífico, ainda não conta com uma estrutura turística adequada.

⁶¹ Quadro elaborado a partir dos registros do *Boletín Estadístico Marítimo Histórico de la Armada de Chile* (Anos 1992-2008).

⁶² Em Anexo incorporei quadros e gráficos estatísticos do movimento portuário do princípio do século XX.

variando somente em número, o melhor, na intensidade da utilização destas, em diferentes períodos – pois si ha possibilidades de trabalhar em outras atividades, muitas pessoas preferem deixar a atividade pesqueira.

Foto N° 13. Lanchas de passageiros que cruzam a Baía de Corral.



S E G U N D A P A R T E :

O TRABALHO DOS TRIPULANTES: VIDAS QUE FALAM

- Olha aqui, moço, você me parece delicado, bem se vê pela maneira de falar. Tem certeza de que já esteve no mar?
- Senhor – respondi – julgo que lhe disse que fiz quatro viagens, em navio mercante...
- Pára com isso! Lembra-te do que eu disse a respeito dos navios mercantes – não me provoque -, não suportarei isso. Mas vamos nos entender. Já lhe dei uma noção do que é a pesca da baleia; ainda assim você quer pescar baleias?
- Quero sim, senhor.
- Muito bem. Você é homem para lançar o arpão na goela de uma baleia viva e saltar atrás dele? Responda-me ligeiro!
- Sou, sim, senhor, se fosse absolutamente necessário agir assim; quero dizer, se não houver outra solução, que julgo não seria o caso.
- Ainda bem. Quer dizer que você não quer somente pescar baleia, mas também descobrir por experiência própria o que vem a ser a pesca de baleia, bem como deseja embarcar para conhecer o mundo? Não foi isso o que você disse? Acho que sim. Pois então, vá até a frente do navio, dá uma olhada por cima da proa, a barlavento, e volta para dizer-me o que você viu.

Por um momento fiquei olhando para ele um pouco intrigado com esse curioso pedido, não sabendo exatamente o que fazer, se deveria levar isso na brincadeira ou se ele estava falando sério. Mas, ao fechar a cara e concentrar todos os seus pés de galinha em uma só carranca, o Capitão Peleg me convenceu de que estava falando sério.

Indo para frente e olhando por sobre a proa, a barlavento, pude ver uma embarcação, movendo-se com a maré, em curva por causa da âncora. Estava nesse momento virada obliquamente para o mar aberto. *O que eu via era excessivamente monótono e desagradável, já que não oferecia variação alguma.*

- Então, que me diz? – perguntou Peleg quando voltei, - Que é que você viu?
- Quase nada – respondi. – Só água; um horizonte enorme, e a perspectiva de um temporal.
- Bem, o que você me diz agora a respeito de ver o mundo? Lhe apraz contornar o Cabo de Horn para ver um pouco mais do globo, hein? Não consegue ver o mundo aí onde está?

(Moby Dick de Herman Melville 2005:95).

CAP.4: A PRIMEIRA GERAÇÃO. PRIMEIROS RUMOS.

Os marinheiros vivem com simplicidade: basta-lhes roupa limpa, mesa farta e um pouco de aventura. No amor são como todos: juntam estórias para a velhice resignada...

O mar proporciona mil atividades. Cria imagens, ativa a imaginação, abre horizontes, estimula a inteligência. Quantas profissões encontram o campo de trabalho na água salgada dos oceanos ou na água doce dos rios caminhantes?

(Braz da Silva 1964:I).

CAP.4: A PRIMEIRA GERAÇÃO. PRIMEIROS RUMOS.

Introdução: histórias de Corral, histórias de vida e memória dos tripulantes.

A Primeira Geração, ou a Geração dos antigos.

Redes do passado: Evocando memórias, delineando genealogias.

Situando o Corral de antes: memórias de *Don Corral*.

Primeiros trabalhos: alguns caminhos anteriores.

Tornar-se tripulante e o primeiro embarque.

O trabalho de antes.

Fluxos: Rotas e produtos.

A vida do tripulante.

Outros fluxos.

Alguns jogos de alteridades.

A experiência das mulheres. Umhas poucas referências.

Introdução: histórias de Corral, histórias de vida e memória dos tripulantes.

“Las entrevista del pasado no son las entrevistas del presente, así me deparo cuando vuelvo a Chaihuín, ahora, con horizonte en la cabeza, la información anterior se des-configura para generar otras con enlaces radicalmente nuevos, pero toda novedad tiene algo de viejo también.
(Cuadernos de Campo, N°1, Enero 2006)”

“Justamente o que caracteriza o lugar do indivíduo em sua sociedade é que a natureza e a extensão da margem de decisão que lhe é acessível dependem da estrutura e da constelação histórica da sociedade em que vive e age (Elias 1994:49).”

No segundo capítulo explorei uma *biografia do trabalho* do tripulante assim como da história do comércio e transporte marítimo a par com o desenvolvimento de marcos legais. No terceiro busquei construir uma *biografia do lugar*, de Corral e de suas diferentes interseções com outros espaços e contextos. Neste capítulo opto por trabalhar com algumas *biografias de pessoas*, em especial, de tripulantes de Corral. Assim, a biografia dos tripulantes, divididos em três gerações, me permitiu traçar trajetórias e interseções entre os capítulos anteriores. As histórias de vida escolhidas ilustram os diferentes matizes de tornar-se e ser tripulante em Corral, além de que me permitem seguir caminhos e viagens longe de Corral. Exploro, portanto, histórias de vida temáticas, relacionadas sobretudo com experiências laborais. Dentro dos diferentes enfoques sobre memória, me aproximo ao que Conway (1998) considera como memórias autobiográficas que, sob um mesmo tema, abordariam *conhecimentos específicos, eventos gerais e períodos de vida*. Este último nos convida a atentar-nos tanto à memória do grupo familiar como a de seus integrantes, o que nos remete, em certa forma, a uma memória pessoal, ou seja, respeito a aqueles atos de recordação que tomam como objeto a história de vida de cada um (Connerton 1999:25). Porém também merece especial destaque a memória grupal, social e coletiva que podem pertencer tanto a uma mesma condição étnica-identitária como também a uma comunidade de trabalho, na medida que se tem uma experiência de trabalho similar, que pode moldar, a sua vez, histórias individuais e coletivas (Eckert 1998:143), e também funcionar como suporte, um tipo de *esqueleto-armadura*⁶³ para as memórias (Modell y Hinshaw 1996:133).

⁶³ *Framework* no original.

Sobre este jogo de justaposição entre o pessoal e o social das memórias, vale ressaltar que:

“... situamos o comportamento dos agentes por referência ao seu lugar nas suas histórias de vida e situamos também esse comportamento pela referência ao seu lugar na história dos contextos sociais que pertencem. A narrativa de uma vida faz parte de um conjunto de narrativas que se interligam, esta incrustada na história dos grupos a partir dos quais os indivíduos adquirem sua identidades (Connerton 1999:24).”

A existência atual do trabalho de tripulante, e mais ainda de um sindicato de tripulantes em Corral, corresponde a uma força motora originada no passado, que se reestruturou com o peso dos tempos, passando de uma força motora local influenciada por agências internacionais a uma força internacional com agência local. Cabe destacar também que o trabalho do tripulante *corraleño* em empresas e rotas transnacionais ocorre sob condições estabelecidas anteriormente. Reminiscências de aquilo ainda persistem na segunda geração de trabalho e são mais nebulosas e abstratas para a terceira geração. As diferenças vividas entre uma e outra geração, assim como as semelhanças, falam sobre os processos de transformação na categoria de tripulante. A esse respeito, nota-se:

“Situamos o comportamento dos agentes por referência ao seu lugar nas suas histórias de vida e situamos também esse comportamento pela referência ao seu lugar na história dos contextos sociais a que pertencem. A narrativa de uma vida faz parte de um conjunto de narrativas que interligam, está incrustada na história dos grupos a partir dos quais os indivíduos adquirem sua identidade (Connerton 1999:24).”

Meu recorte etnográfico para os antecedentes do trabalho marítimo, em especial o referido ao de tripulantes, se remete até uma geração, hoje em dia aposentada, que chamarei de primeira ou bem, tripulantes de *antes*, involucrados com o trabalho nas empresas de transportes marítimos locais. Há gerações anteriores nas quais só obtive referências indiretas por meio desta geração. Há uma segunda que divide-se em três grupos: os filhos da primeira geração que tiveram acesso ao trabalho por filiações diretas ou indiretas com o sindicato; os independentes que buscaram seus próprios meios e formas para embarcarem; e os tripulantes que aproveitaram a reabertura do sindicato no começo dos anos noventa. A terceira geração se refere aos filhos da segunda, formados em sua maioria sob as novas condições dos convênios retificados pelo Chile, referidos, principalmente, a diferentes Convenções OMI (Organização

Marítima Internacional), que estipulavam, entre outros aspectos, um curso de formação e o término da educação média.

As experiências de vida, de seus corpos e de suas memórias moldam trajetórias do trabalho de tripulantes, enquadradas por contextos locais, nacionais e transnacionais, com inserções diferenciadas pelo tempo e moldando comunidades de trabalho específicas, que compartilhem tanto um trabalho como um *lugar* de trabalho e um local de origem – junto com a história específica desta. Inserções que permitem refletir sobre as diferentes conexões de um espaço local, Corral, com diferentes espaços e mercados extra-locais, e como estas conexões são vividas distintamente pelas experiências de trabalho das diferentes gerações de tripulantes. A vida e história dos tripulantes, em conjunto com a vida e história de Corral, podem ser contemplados como uma espécie de cartografia local das dinâmicas do capitalismo e, em geral, de ajustes político-econômicos entre contextos locais, regionais, nacionais e transnacionais. Seguir, portanto, as diferentes histórias de vida destas três gerações é prestar atenção nos diferentes encruzilhadas entre o local e o global, assim como nas suas graduações.

Como discuti anteriormente, a categoria de trabalho de tripulante, que nasce à margem do mar, se bem que compartilha um mundo de significados e significantes em relação ao mar, está vinculada a outros processos laborais pertencentes à outra lógica. Dita a categoria de trabalho, há de se ver então, com deslocamentos e reconversões de outras *fontes* de trabalho, como foi o desenvolvimento industrial de Valdivia e, anteriormente, a instalação de baleeiras que vieram do extremo sul.

A Primeira Geração, ou a Geração dos antigos.

Como apresentei no capítulo anterior, Corral, quase de um momento para outro, havia transformado-se em Don Corral, e a gênese do sindicato de tripulantes em 1948 está marcada por esse momento de *glória*, de um desenvolvimento urbano e fabril intenso para as pequenas dimensões do povoado. Cheguei à história de Corral e a suas memórias, em busca desta gênese, motivado também pelas possibilidades de entender melhor o trabalho do tripulante em uma perspectiva diacrônica. Foi o tempo então, um marcador de especificidades e momentos em torno do trabalho do tripulante. É através dele que exploro os ajustes local-global para o trabalho do tripulante corraleño.

Depois de conhecer e entrevistar alguns tripulantes que encontravam-se trabalhando, vislumbrei ser necessário pensar em uma certa *genealogia* do trabalho de tripulante em Corral que me permitisse entender melhor algo que estava muito longe de ser compreensível pra mim: Por que havia tripulantes trabalhando em empresas transnacionais e navegavam pelos mares do mundo? Para isso, me pareceu indicado conhecer a memória dos *antigos*, de pessoas que viveram em uma época anterior: uma época da *primeira geração* de tripulante, ao menos, da primeira geração de tripulantes com a qual pude trabalhar, dos que ainda se encontravam vivos. Geração que, entre outras conquistas, fundou o sindicato de tripulantes. Não obstante, eles me remeteram a referências anteriores, em muitos casos, de seus pais ou outros familiares, porque o trabalho de tripulante e o trabalho no mar são, em geral, enraizados em fortes quadros de parentesco. Não só se trespassa um ofício, mas também uma forma de vida.

Víctor Flores (77 anos), Raúl Altamirano (72 anos), René Paiva (73 anos) e Waldo Berrocal (68 anos⁶⁴) pertencem, pelas suas datas de nascimento, à geração de 30 e 40⁶⁵. Tem sido conglomerados em uma geração, não só pelas datas próximas de seus nascimentos, de ciclos vitais, mas também por compartilhar, entre outros aspectos, uma experiência da vivência de trabalho tripulante que os aglutina. Chegaram a trabalhar antes do maremoto e trabalharam inicialmente em barcos que não utilizavam ainda

⁶⁴ Cálculo das idades para o ano de 2009.

⁶⁵ Entrevistei outras pessoas de dita geração que não eram tripulantes, como Hernán Araneda (75), lanchero, Guillermo Arriaza (72), estivador, Sergio Campos, ex-funcionário dos Altos Hornos e Denis García (74), comerciante e músico. Entrevistas e informações que se inserem de distinto modo, ao largo deste trabalho.

motores a diesel, mas a carvão. Suas histórias se entrecruzam. Cabe mencionar que, naturalmente, a primeira geração é em parte contemporânea da segunda, em relação a tempos de trabalho e co-existência laboral.

A maioria destes tripulantes, sem contar os que sofreram alguma desgraça pessoal, se encontra em uma boa situação econômica, em parte ao acúmulo dos projetos ansiados e cumpridos após cada campanha, questão que para muitos os deu a possibilidade de obter uma casa, como também pelo sistema de seguro social extinto da *Caja de la Marina Mercante* que alcançou diferentes trabalhos e benefícios sociais relacionados com o mundo marítimo portuário. Tal Caixa construiu uma população de sólidas casas de concreto que resistiram ao terremoto-maremoto em Corral. A maioria dos seus filhos/as desta geração conseguiram finalizar seus estudos e em alguns casos efetuaram algum curso técnico ou universitário, seja integral ou parcialmente.

Foi em busca de compreender melhor tal horizonte que falei com Victor Flores, quem foi inicialmente estivador, depois tripulante, primeiro pela empresa Haverbeck e Skalweit, depois nas Malterias Unidas S.A. e finalmente, por muito tempo, em Transmares, onde aposentou-se como contramestre. Don Victor também foi dirigente e presidente do sindicato de tripulantes de Corral e participou de algumas diretrizes da Federação de Tripulantes do Chile, que se bem se originou em Corral em 1960, como afirmam diferentes fontes orais e inclusive Garrido et all (2006), iniciou seus trabalhos em Valparaíso em 1961. Entre várias conversas, entrevistas com registros de áudio, caminhadas e inclusive uma entrevista com registro de vídeo⁶⁶ aprendi muito, de sua vida e da vida de Corral, e também compartilhei e conversei com sua esposa. Don Victor tem dois filhos tripulantes; um que trabalha em diferentes embarques no Chile, e outro que esteve recentemente radicado por um tempo na Espanha. Conheci também, nessa busca pelos *antigos*, Don Raúl Altamirano, quem trabalhou inicialmente na empresa Prochelle e depois na Haverbeck como tripulante, para depois trabalhar e aposentar-se como estivador. Conheci Don Waldo Berrocal por meio de seu filho, Don Walter Berrocal, também tripulante e com quem tive inúmeras conversas e entrevistas. Don Waldo trabalhou um tempo em uma empresa extinta do estado, para depois trabalhar longamente em Transmares e Humboldt – que é parte do mesmo holding e também a empresa naval Sudamericana. Foi também por meio de Don Pedro, presidente

⁶⁶ O trabalho vídeo-documental pode-se assistir aqui: <http://vimeo.com/10833975>.

do sindicato durante o ano de 2009, que conheci seu pai Don Rene Paive e sua esposa Nora Gallardo, com quem tive a oportunidade de conversar e entrevistá-los separadamente. Don Rene trabalhou inicialmente na empresa Haverbeck como tripulante e depois trabalhou e aposentou-se na Transmares. Assim como Don Víctor, participou também do sindicato de tripulantes. Graças a seus relatos e dedicação se fez evidente uma história não registrada e, em parte, perdida que me trouxe grandes luzes para compreender as dinâmicas atuais dos tripulantes corraleños.

À continuação relato parte das histórias, memórias e pensamentos de estes tripulantes da *primeira geração*. Os relatos tem sido separados por algumas categorias temáticas, muitas das quais são utilizadas para as outras gerações. Tenho recortado e editado as falas dos tripulantes, porém em vez de *contar* as vidas dos tripulantes, optei por deixar que eles contem suas vidas. Cabe sinalizar que há uma certa *ficção literária*. Ao colocar as vozes dos tripulantes, conjuguei reiteradamente trechos de minhas perguntas em suas falas, como uma forma de dar maior dinamismo e fluidez às citações – creio, com isso, não ter prejudicado suas *falas*. Por último, nessa mesma linha, e acreditando na irmandade de nossas línguas (espanhol e português) optei por deixar os depoimentos na linguagem original (espanhol) e na forma corriqueira que estas foram expressadas – isto vale para as diferentes seções desta tese.

Redes do passado: Evocando memórias, delineando genealogias.

Recorro a algumas das memórias dos tripulantes sobre seus antecessores antes de entrar de vez à história de seus próprios percursos pessoais. Trata-se de uma pequena exploração de referências sobre sua família que me permite situar um contexto laboral anterior a esta geração e, em alguns casos, eixos de migração para Corral.

Um ponto interessante, que aparece entre algumas memórias e entre algumas genealogias desses tripulantes, tem a ver com o trabalho das baleeiras. Don Raul Altamirano relata sobre o trabalho de seu pai nas baleeiras:

“Las familias eran antes muy numerosas y yo era el mayor de la familia, éramos como 12 hermanos. Mi padre, quien era originalmente de Lebu, estaba enfermo. Incluso mi padre, y toda mi familia, fue tripulante de marina mercante. Por ahí tengo todavía unas fotos de mi padre cuando estaba en la infantería marina (muestra foto). Este era mi padre ¿ve? Él fue uno de los primeros que estuvo en la Antártica, en la ballenera porque trabajó en la ballenera también y de ahí se paso a los buques mercantes grandes. Con la ballenera estuvo en la Antártica, estuvo con una flota noruega de ahí nos contaba que allá no se conoce noche, veía puro día no más y eso que la Antártica es conocida ahora no más. La conocían los balleneros antiguos antes que las flotas noruegas.”

Don Rene Paivé entrega mais detalhes sobre o trabalho nas baleeiras, mas também sobre um deslocamento populacional anterior, a construção da ferrovia La Unión-Valdivia⁶⁷:

“Yo nací en San Carlos. Ahí hubo otra ballenera, ahí empezó a trabajar mi papá como ballenero y después fue mercante igual, en la ballenera que esta acá. Bueno, mi abuela también era de acá, ahora mi abuelo materno no, el era de La Unión él se vino trabajando en la línea, la línea del tren que llegó a Valdivia por el norte. De ahí se metió a la política, era político hizo varias cosas en Valdivia, llego a tener dos farmacias y después vendió todo y se vino al campo, porque le gustaba el campo, como venía de La Unión y ahí no trabajó nunca más. Yo me acuerdo poco, yo era chico, cuando mi papá trabajaba en las balleneras. Yo nací ahí, yo viví en esa playa grande que hay acá, ahí tenían casa los balleneros. El conventillo como le llamaban antiguamente. Y de eso me acuerdo un poco, que me llevaban a la playa, tendría unos cinco años y después desapareció eso y nos vinimos a vivir acá. Cazaban con un barco y en muchas chalupas, incluso faenaban ballenas en la isla de Huajo. En el sur hay una isla, antes de llegar a Puerto Montt, la planta principal estaba acá. Mi papá trabajaba de fogonero en la planta, pero él salió varias veces a pinchar hacia afuera, ganaban más en ese tiempo de la ballena, como le digo estaban aquí, a

⁶⁷ Trabalhada por Almonacid (1998).

moro afuera. Yo tenía tres tíos ahí trabajando: uno de piloto, otro de capitán, después uno de maquinista; toda la familia Paive. Según los comentarios dicen que el apellido Paive llegó acá de un tripulante que se quedó aquí, de un buque velero, si el apellido de nosotros es medio francés y se quedó acá, se armó la familia y somos hartos y donde no hay Paive afuera, en el extranjero y en Valparaíso, Santiago, Valdivia. Después que la ballenera cerro, mi papá se fue a trabajar como marino mercante, a la Haverbeck, le toco viajar incluso ir al extranjero, a Argentina, Uruguay y Brasil no más. Recuerdo que cuando yo comencé, él no me ayudó a pedir un cupo, o sea, yo ni le pedí, porque él no quería que yo me embarcase, él quería que yo siguiera estudiando, los viejos con sus ideas, ser dueño de casa, cuidar la familia, pero yo tenía que arreglarme también. Así, por un lado, mi abuelo, el papá de mi mamá trabajó al final en el campo y mi abuelo por parte de papá trabajaba en la ballenera, ahí trabajó con mi papá incluso.”

Sem dúvida o trabalho nas baleeiras, em especial nos barcos baleeiros, produziu, de certa forma, uma *especialização* precoce, ajudando a gerar e cimentar uma categoria de trabalho: a de tripulante. O fechamento das baleeiras e o posterior auge das empresas de navegação de Valdivia geraram um especial quadro de oferta e demanda: por um lado se encontrava disponível uma mão-de-obra local experimentada e, por outro, empresas locais, ou bem, regionais, iam requerendo cada vez mais tripulantes para seus labores a medida que iam crescendo.

Sobre outro prisma, Don Waldo Berrocal me relata uma origem que tem a ver com outro tipo de fluxo populacional, mas também relacionado com o trabalho e concentração urbana crescente de Corral:

“Yo nací en Valdivia, a los tres años llegué aquí, porque mi viejo fue policía, fue carabinero, estuvo aquí años, se jubiló aquí, murió después del terremoto también. Como al año después del terremoto murió mi viejo. Murió más o menos como a los 72 años.

Os relatos de Don Raúl e de Don Rene são certos em mostrar e evidenciar tanto as operações das baleeiras na Antártica por frotas norueguesas como também a posterior radicação da base operativa em Corral de uma destas. Ao mesmo tempo faz referência do trespasse do trabalho nas baleeiras para a empresa Haverbeck. Por outro lado, a chegada de Don Waldo Berrocal está relacionada com fluxos migratórios relacionados com processos de concentração urbana e quadros de mobilidade do corpo da polícia. Tanto as continuidades como descontinuidades do trabalho refletem parte da história local e de suas transformações. Pensar no trabalho é pensar também na história local e

em suas transformações. Assim, portanto, ao analisar uma categoria de trabalho no tempo, aparecem diferentes enxames temáticos que podem trazer novos elementos a ser considerados à hora de pensar o trabalho dos tripulantes atualmente.

Situando o Corral de antes: memórias de *Don Corral*.

É necessário situar a primeira geração em um percurso que leva a *outra* história de Corral, fruto da riqueza das memórias e tecida entre sentimentos, nostalgias e, sobretudo, marcada por pequenos grandes eventos de histórias de vida (Lagness e Frank 1981) de pessoas que viveram durante a primeira metade do século XX. Naturalmente essa época foi vivida *por todo um Corral*. Foi assim que, para entender parte desse *todo*, conheci, entrevistei e compartilhei com diferentes pessoas de diversos trabalhos, vidas, gêneros e idades, pra gerar um universo de compreensão mais amplo.

Com relação aos relatos dos tripulantes da primeira geração, junto a suas vidas, e na forma que estas foram vividas, aparecem e reaparecem as diferentes interconexões entre espaços locais e arenas transnacionais. Talvez uma forma oportuna de entrar em algumas das memórias e histórias de vidas destas três gerações de tripulantes, e em especial desta, da mais *antiga*, seja tecendo parte da história de Corral, parte da história do trabalho dos tripulantes e, com isso, parte das diferentes interseções e fluxos entre espaços, capitais e pessoas a nível local, regional e nacional. A referência a especifica aos tempos de Don Corral traz à luz o contexto de vida e trabalho desta primeira geração. A respeito Don Raúl Altamirano discorre:

“Corral en esos años era don Corral, allá abajo donde botan madera, eso era todo una población. Ahí estaba la escuela. Aquí en Corral, eran más de 20.000 habitantes, no como ahora que tiene 5 mil habitantes. Esto era mucho trabajo. Estaban los Altos Hornos, ahí sí que se trabajaba. De ahí se fue de Corral para Huachipato, de ahí traían el carbón porque el fierro era fundido a base de carbón vegetal, de ahí se llevaban unos (trabajadores) para Huachipato. Aquí se juntaban de 8 a 10 barcos en la bahía de todas las banderas. Aquí había trabajo para el mundo, aquí donde estaban las escuelas, yo vivía en ese lado, con el maremoto desapareció todo. El camino para Amargos era una calle con casas de lado a lado, pero no quedó nada. Esto era muy grande, antes yo trabajé el 30 en el teatro Corral, aquí contábamos con 2 teatros. Dos teatros, teatro Corral y teatro Esmeralda, cuando las películas eran mudas. Quien no trabajaba acá era porque no quería, era para agotarse de trabajo. Llegaban barcos, los que venían de Valdivia aquí eran los Haverbeck, como 4. El maremoto liquidó todo Corral.”

O trabalho de tripulante gerou também, ou bem, formou parte, de um processo de diferenciação social e econômico relativo a este quadro acelerado de instalação de postos de trabalhos assalariados, diferenciando grupos de trabalho, econômica e socialmente. Sobre isto, a seguinte consideração sobre *classe* de Basch, Schiler e Blanc toma especial importância:

“Class is defined as a set of people whose positioning within the process of production is similar. Because class is about positioning, class is a description of social relationship (2003:23)”.

Em um período de pouco tempo, a usina de Altos Hornos gerou uma grande gama diferenciada de trabalhos; entre obreiros, técnicos, administrativos e corpo gerencial. Ao mesmo tempo, o trabalho portuário geraria suas próprias categorias de trabalho: *lancheros*, estivadores, tripulantes, empregados de baía, entre outros. Ademais, tal complexidade social proveniente do setor privado requereu também complexidade do setor público, incorporando agentes de aduanas, aumentando a dotação da Capitania de Porto e do posto policial (antigamente havia dois postos, hoje só há um). Naturalmente, com tanto movimento e dinheiro circulando, o setor comercial e de serviços cresceu notavelmente. Em poucos anos a organização social do trabalho, e com isso, em parte, da vida, se havia transformado drasticamente em Corral. Don Waldo Berrocal resume bem o Corral de então:

“En el tiempo antes del año 60 Corral era Corral. Ahí por ejemplo, Corral era el puerto donde llegaban barcos a cargar cabotaje, madera, llevaban un surtido de madera nativa de aquí de Corral y se exportaba para el extranjero, se llevaba para Noruega y otros países. También llegaban barcos de cabotaje y barcos trigueros, barcos que traían materia prima, traían carga, ahí también barcos chilenos que iban para el extranjero, exportaban para afuera. Porque de aquí también se llevaba mucho cabotaje en los barcos de la compañía Haverbeck, que había antiguamente, que era una empresa grande, que tenía unos 7 barcos. Dos se perdieron con el terremoto, quedaron hundidos. Aquí en Corral había hartos habitantes. Aquí paraban todos los barcos que venían de afuera. Había un sindicato de estibadores y un sindicato marítimo que todavía están vigentes, Aquí en Corral habían también bares, habían hoteles antes del terremoto, había un Hotel muy bueno, que estaba en Amargo, un hotel español que se llamaba hotel Schuster; o ¿hotel Amargos? Estaba en Amargo y también se perdió con el terremoto. Pero en Corral aquí había entretenciones, que de todos los barcos que llegaban aquí, se divertía la gente. En esos años había también un cabaret allí. El cabaret también murió, murió también por causa del terremoto, murió todo. Antes aquí en Corral, antiguamente había movimiento, harto movimiento. Corral aquí era cosa seria, era un puerto, había movimiento. La Usina de Altos Hornos le daba movimiento y todo el cabotaje que venía de Valdivia por los

combois de lanchas, porque había remolcadores, que tiraban todo lo que es carga, y se cargaban aquí mismo en la bahía de Corral, venían como ocho o siete lanchas cargadas acareadas por remolcadores, se descargaban y se cargaban. Y claro, antes había también una aduana en el camino a Amargos, dos comisarías, uno en ese mismo camino y otra aquí en el Centro. Bueno, yo llegué desde Valdivia con mi viejo a Corral, él era carabinero, en esa época yo tenía 3 años. Y ahí me crié al lado de toda la costa esta. Y ahí, frente a la mar, la mar está aquí, y yo vivo en frente, en frente a la bahía. El puesto policial, estaba cerquita también del mar, y tenía unos tremendos focos para iluminar las lanchas que ya estaban cargadas para cargar los barcos. Todo el material de carga era para echar al buque. Habían también las lanchas vacías que iban a buscar cosas al barco. Los carabineros tenía un entonces, un tremendo foco grande que iluminaba toda la bahía, y el muelle estaba ahí, el muelle fiscal, pues justo el que está ahí, antes había otro antiguo, uno grande, justo en el mismo lugar, el otro desapareció. Era antiguamente Corral, un puerto bonito, pero la mar arrasó con todo. Todo lo que hay en Corral Bajo son casas que se hicieron después del terremoto, incluso camino Amargos había antes casas a los dos lados del camino. Pero todo eso desapareció por el año 60. En el año 60 se perdió todo, todo, todo y Corral tuvo que empezar todo de nuevo así como lo ves ahora.”

A memória evocada de Corral tem dois pólos de desenvolvimento que moldam esse momento de *Don Corral*: por um lado, a instalação e funcionamento da usina de Altos Hornos de Corral e, por outro, o movimento portuário. Porém as memórias também concordam com um *evento crítico* (Das 1996): o maremoto. Um evento que marca profundamente a história e memória de um lugar e de uma forma de vida social do lugar. Porém o maremoto, segundo diferentes registros escritos e fontes orais variadas, não tem um papel fundamental na deterioração econômica de Corral. Antes do maremoto, a usina já havia cessado completamente suas atividades e já se encontrava em funcionamento a nova siderúrgica de Huachipato que levou parte das alegorias de *Don Corral*, como também parte da força de trabalho. Ao mesmo tempo, o pólo industrial de Valdivia havia sido diminuído e conseqüentemente a empresa Haverbeck & Skalweit se encontrava em pleno declínio e havia passado a um papel secundário dentro do cenário nacional de empresas mercantes (Garrido et all 2006). O maremoto, essa força da natureza, permite dar fim a todos os sonhos, é um marcador do tempo e dos eventos na história de Corral. Permite diferenciar um Corral glorioso de um em decadência e situar tal decadência em um infortúnio, em parte, alheio a Corral, e colocando a desgraça ao nível da natureza.

Por outro lado é interessante pensar sobre a condição do desenvolvimento industrial e da concentração urbana ocorrida em Corral em um período tão curto. O que aconteceu em Corral não tem a ver exatamente com um tipo de expansão de alguma fronteira agrícola, mas sim mais a ver com sua situação geopolítica marítima e seu nexos com a cidade de Valdivia. Junto a isso, se soma a importância de seus recursos naturais pesqueiros e florestais.

O rápido quadro de concentração urbana e desenvolvimento portuário e industrial se viu também em rápido retrocesso e desastrosamente finalizado com o maremoto-terremoto. Centros nucleicos produtivos, como foram a usina em maior escala e, em menor, as baleeiras, são em parte, quando não conseguem gerar outras estruturas produtivas circundantes, elementos de crescimento populacional, mas de um crescimento determinado e específico recorrente dessa imobilização da força de trabalho. Portanto, ao remover estes centros produtivos, ou melhor, quando estes foram trasladados ou se geraram em outros lugares, levaram grande parte da população que havia se concentrado em Corral. A baleeira se mudou para Quintay (situada a uns 900 Kms ao sul, na V Região), e a siderúrgica para Huachipato (situada a uns 300 Kms ao sul, na VII Região). Ademais, muitos estivadores e alguns tripulantes, uma vez praticamente finalizado o movimento portuário em Corral logo depois do terremoto, se mudaram para Valparaíso. Parte da população que havia conseguido estabelecer vínculos em Corral ficou, e outra foi a estes novos centros de produção só por um período e maioria foi embora para não voltar.

Primeiros trabalhos: alguns caminhos anteriores.

Seguir as genealogias dos trabalhos anteriores de tornar-se tripulante é discorrer sobre as dinâmicas laborais que nos permitem pensar sobre certos contextos laborais específicos para cada geração e, com isso, como venho reiterando, por em relevo parte do contexto geral de um *lugar*, de uma *localidade*, de Corral. Assim, em um momento onde a categoria de trabalho de tripulante começa a consolidar-se, é interessante percorrer os caminhos de alguns dos tripulantes da primeira geração que os levaram a optar por tal profissão. Deste modo seguir alguns dos trabalhos anteriores por parte dos *futuros* tripulantes me permite reforçar o panorama e as facetas da vida e trabalho de Corral durante a primeira metade do século XX.

O relato de Don Raúl Altamirano nos mostra a diversidade laboral existente na época:

“Aquí en Corral habían dos teatros antes: el teatro Corral y el teatro Esmeralda. Las películas, en aquella época eran mudas. Bueno yo trabajé en el teatro, desde el año 39 hasta el 42. El 43 me fui al servicio a la armada, me fui de voluntario, porque este puerto antes de Corral existía mucho la política y el que no era comunista no trabajaba. Hay que decir las cosas como son, yo por no ser comunista no me podían arreglar, así que me recomendaron hacer primero mi servicio militar. Cuando yo me fui a la infantería de marina yo tenía 17 años, después cuando volví el año 44, porque estuve 2 años, ahí si empecé a navegar. El servicio lo hice entonces en Talcahuano, ahí me decían que me quedara. Cuando uno es cabro joven y está en la brigada le sirve mucho hacer el servicio, sabe todas las labores de mando. Cuando volví ahí empecé a navegar.”

Enquanto que Don René Paivé fez um largo trajeto antes de embarcar como tripulante, refletindo com isso também o misto quadro laboral de uma comunidade costeira rural:

*“Fue bien movida mi juventud. Yo empecé joven, en el **campo** con mi abuelo, éramos nueve hermanos yo el único hombre y el mayor, después vinieron los últimos dos que fueron hombre, pero seis mujeres. Así que había que ayudar al papá, iba al campo ayudar a mi abuelo iba ayudarlo a criar su ganado tenía como doscientos vacunos, mas ciento cincuenta ovejas, a rodear y a contar el ganado y lo encerraba en las tardes, me pagaban anualmente, me daban dos ovejas hembras y una baquilla, así me fui armando también. Después salí a la **pesc**a para acostumbrarme al mar. Cuando yo tuve animales pensaba en ser pescador comprarme una lanchita a motor, porque me gustaba el mar y se ganaba plata, en esos tiempos los pescadores cosechaban la plata, si no fueron ricos fue porque no quisieron. La mala pata o fortuna es que todos los pescadores son buenos para tomar, será por que ganan o ganaban tanta plata,*

*ya que ahora no es así. En esa época era así, aquí estaba lleno de mariscos, erizos aquí en el morro cargaban en un rato, el loco, todo. Y todo eso se perdió y ahora tiene que ir buscarlo lejos a bahía Mansa. Después de la pesca me embarqué en la **amarradora**, que era la lancha para amarrar los buques aquí en las boyas en el puerto de Corral, por medio de una lancha. Nosotros pescábamos los barcos y los amarábamos a las boyas. Fue el primer paso para conseguir la matrícula, para salir a embarcarse. Era una sola lanchita de motor, trabajábamos tres más el patrón. Todos los días llegaban buques. Si había cinco boyas así que unos salían y otros llegaban, pero nunca llegaron muchos barcos de afuera, si la Haverbeck cubría todo los movimientos. Bueno, también habían botes a remos para sacar la gente, para bajar los tripulantes que iban de franco a pololear, bueno así son lo marinos. Claro los acareabas y lo desembarcaba, en la tarde los trae, hasta la media noche y algunos se pegaban su amanecía.*

*Luego decidí que tenía que emigrar de aquí y con diecisiete años me fui a Quintay, a la **ballenera** de Quintay. Pero a mi papi no le gustó la talla, porque todavía me consideraba un menor de edad. Mi papá navegaba, era marino mercante, pero él no quería que yo navegara. Mandaron un buque de la Haverbeck a reparaciones para Alemania, que habían comprado y tenían la garantía, se fue el por seis meses, en ese lapso hice mis maletas y me fui, con las ganas de ir a trabajar para ayudarlo. Cuando el volvió y me vio trabajando no le gusto mucho, yo ya tenía mi edad porque antes a los veinte y dos, uno recién era adulto. Cuando llegué en Quintay, me quisieron embarcar rápido, pero me dejaron en tierra un año para que me reponga, me vieron que tal vez no iba a dar. Había ido con un tío a Quintay, que allá era capitán de un buque ballenero, y era compadre con el administrador de la empresa. Así que hice mi pega, y me acomodó y me dijo que vamos a mandar a este niño, quédate un año en la casa para que acareéis la vianda en la cocina para los empleados y que ponga la mesa y limpie. Me pagaba el doble, harto sobre tiempo, trabajaba las ocho horas y me anotaba cinco y seis horas y me hacía otro sueldo. Como le digo no se compraba nada, te daban la ropa, al año ya me estrilé, me gusta la aventura. Bueno me dijeron te vas a embarcar. En esa época, había siete balleneras o más. Estuve cinco años, me fue bien, porque era una zona seca, no había donde gastar la plata, daban de todo, muy buen trabajo, ganaba buen billete, hice mi economía en cinco años y me vine a casarme.”*

Finalmente, don Waldo Berrocal nos conta sobre sua experiència:

*“Primero trabajé de **fletero** para los buques, para los buques mercantes que llegaban aquí, en esos años cuando llegaban barcos extranjeros, noruegos, alemanes. Llegaban también muchos barcos argentinos, peruanos, llegaban de todos los países, sudamericanos y extranjeros y, claro, los nacionales y los que venían de Valdivia. Como fletero comencé a trabajar antes de irme a la mar y hacerme marino. Nosotros transportábamos a la gente del barco hacia tierra, al muelle aquí, donde llegan los barcos, había cinco boyas en la Bahía en aquella época. Y en cada boya había un barco amarrado, a veces había exceso y había más de uno amarrado por cada boya. Ah, y también estaba, antes del terremoto, el muelle francés, donde se recibía la carga para la Usina de Alto Hornos, ahí atracaban un buque por el lado norte y sur. Atracaban en dos partes, porque llegaban con la caliza, mineral, podían echar el carbón coque de acá del norte,*

y todo eso era para la fundición de la Usina de los Altos Hornos.”

A memória dos trabalhos praticados antes de tornar-se tripulante por parte de Don Waldo, Don Rene e Don Raul reproduzem, em parte, a diversidade laboral da época. Os diferentes relatos insistem na facilidade de obter trabalho e na abundância destes que se distinguem mais além do duplo eixo entre a siderúrgica e o movimento portuário, incorporando o setor de serviços e comércio, e claro, a pesca. As memórias dos trabalhos anteriores de alguns dos tripulantes da primeira geração, aqui expostas, intensificam a grande oferta e diversidade de trabalho exposto anteriormente na referência da época de *Don Corral*, mas, sobretudo, privilegiam uma cartografia do trabalho associado ao espaço marítimo. De todas as pessoas que conheci de tal geração que trabalharam como tripulante, nenhum deles havia trabalhado na Siderúrgica. Tal divisão é bem notada por Skewes (1998) ao colocar em evidência as equipes de futebol existentes que diferenciavam seus integrantes pelo trabalho, seja relacionado com a siderúrgica ou com o setor portuário, portanto, o mundo de um não é o mundo de outro.

Tornar-se tripulante e o primeiro embarque.

Os relatos sobre a formação e do primeiro embarque por parte da primeira geração se assemelham, em parte, a alguns relatos sobre o trabalho e embarque de tripulantes descritos em obras literárias como as de Joseph Conrad (1980) ou Herman Melville (1998, 2005), onde o maior fator parece ser o próprio interesse da pessoa a embarcar que os requisitos para tais fins. No fundo, tanto os relatos dos tripulantes da primeira geração, como os literários, refletem certas *facilidades* para embarcar, facilidades que distam muito dos atuais requerimentos de embarque. Se bem, para o caso de Corral, havia certas determinantes que podiam limitar as vagas de embarque. Estas determinantes tem a ver tanto com a força da organização sindical como também com o tamanho do porto em relação à jurisprudência da Capitania de Porto. Embarcar, portanto, não parecia um processo muito complexo. Porém Corral em si e junto com seus relatos se assemelha a lugares como a ilha de Nantucket relatada por Melville em *Moby Dick* (2005), que por seu isolamento e tamanho, faz recordar Corral; pequenas localidades rurais costeiras, relativamente isoladas, que tem configurado o mar não só como um horizonte de contemplação, mas também, e principalmente, de trabalho, complexando com o tempo diferentes redes de formas de trabalho nele ou por meio dele.

A formação do tripulante àquela época, remete, mais que nada, à formação no barco, e não antes do barco. Grande parte dos tripulantes daquela época finalizou ou cursou parcialmente o primeiro ciclo de educação básica. O embarque está limitado, então, tanto por gestões particulares como pelo sindicato de tripulantes e pela capitania. A esse respeito Don Raúl Altamirano comenta:

“Antes, se mandaba una solicitud al sindicato. Pero cuando entré a navegar, como no era colorado⁶⁸, no podía entrar, me mandaron a hacer el servicio militar. A otros no le pedían eso, pero a mí me lo pidieron. Lo fui a hacer y volví y ahí me puse a navegar, ahí anduve en Chile, Perú, Ecuador. Pero antes, no se había un examen, uno hacia la carrera a bordo y empezaba de abajo, no llegaban nada. Uno al tiro a decir yo voy a llegar de marino, uno llegaba como fogonero o carbonero porque en ese tiempo los barcos no eran a petróleo. Fogonero o carbonero no más o muchacho de rancho. Y de ahí el muchacho podía ser maquinero, de ahí uno ya iba para la cámara, la máquina o la

⁶⁸ Se refiere al Partido Comunista.

cubierta, habían distintos grados. A mí me gustó la cámara y de la cámara me fui a la máquina y mi último viaje lo hice en un barco de Prochelle a Valparaíso y me embarqué, ahí hice la carrera más buena de mi vida, me embarqué aquí de carbonero. En Coquimbo fui fogonero, en Antofagasta fui marinero de cubierta. Además existía la posibilidad de alternar para trabajar en tierra, o sea, cuando uno se bajaba, podía trabajar un año como estibador y después volver a embarcarse, pero eso era antes. Bueno, cuando empecé a navegar, salí hecho pedazos. El primer viaje lo hice en el Alberto. De aquí, salimos hasta Antofagasta, hicimos una vuelta grande, fuimos buscar mineral, de ahí pasamos a Coquimbo, y de ahí volvimos a Corral. Corral entonces, era muy grande, muy grande. En relación al sindicato, la cuestión era así, si usted era político entraba, si era comunista usted entraba facilito. Toda mi familia por parte de mi madre y mis tíos eran presidente del sindicato todavía, siendo familia, bueno a mí no me ha gustado nunca la política, a mí me gustan las cosas derechas. Antes uno tenía la posibilidad que uno navegaba y se quedaba en tierra, porque podía intercambiar años en tierra como estibador.”

De uma forma radical, mas ao mesmo tempo gradual, embarcar em navios mercantes aparece como uma quebra e uma continuidade, na medida que a pesca se pratica usualmente longe da costa e de casa, o trabalho mercante aparece então como radicalização. Não obstante, não deixa de ser uma gradação das condições de pesca. De uma forma simplificada podemos pensar também que essa gradação acentuada de uma prática é compensada com um aumento salarial significativo. Assim, a radicalização do tempo de trabalho e da ausência, conseqüentemente da distância, é compensada com uma gratificação salarial. O trabalho de tripulante parece não romper a lógica do trabalho na pesca e do mar em geral, mas a intensifica cabalmente.

Essa gradação é exposta como algo natural nas retrospectivas dos tripulantes ao mencionar o trabalho na pesca, ou outra experiência relativa ao mar. De fato, trabalhar na pesca é visto como uma preparação para o trabalho realizado posteriormente nos barcos mercantes, sobretudo, na medida que os permite acostumar-se ao marulho no mar. Sobre aquilo, Don Waldo Berrocal comenta:

“En mi primer embarque fui de primero camarero. Me tocó justo salir con un tiempo de invierno, recuerdo que había un temporal para afuera, pero hay que apechugar ¿no? Ahí uno se acostumbra, al movimiento del buque, porque el buque tiene su propio movimiento. Uno tiene que pescar la estabilidad de nuevo para trabajar dentro del buque. Pero todo barco tiene, como se llama, su guardabalance, para ponerle los platos para servir durante las comidas, además que eso se supera. Pero temporales más o menos pasaban por 24 horas. Ya después de al otro día, los buques navegaban ya con más calma. Yo de un principio me acostumbré, bueno yo estaba acostumbrado, porque me crié aquí

en la mar. Claro que los que van por primera vez y nunca han pisado un barco o un bote se marean. Ese mareo sí que no se lo doy a nadie porque yo he visto y ya me embarqué con gente que se embarcaba por primera vez, uhhh la pasaban en la cama estirados y no comen, porque al que se marea no le dan ganas de comer, ninguna cosa, nada, pierde las ganas de todo. Y la persona que es débil de estómago no se acostumbra, mejor no se embarque, no se haga marino. Porque ahí sí que se sufre. El mareado, el que se marea en un buque mercante, el que no se acostumbra, es peligroso para él y para el barco.”

É interessante observar que o trabalho se intensifica, junto com o desenvolvimento industrial local em Corral no começo do século XX e o gerado anteriormente em Valdivia durante o século XIX, gerando uma forte oferta de trabalho remunerado em dinheiro. Trabalho e salário se consolidam como opção naquela época, permitindo projeções e regulamento através de cálculo de uma renda para o presente e para o futuro, constituindo-se tal lógica como um fator de motivação. De alguma forma, o dinheiro como valor denota uma lógica de *urbanização* em Corral. Don Rene Paive comenta:

“Bueno, una de mis motivaciones para embarcarme en aquella época, después de haber trabajado en Quintay y de haberme radicado en Amargos con mi esposa, tenían que ver con la falta de previsión, ya que no podía trabajar de particular, por que venían los hijos. Cuando ya empezó a venir el primer hijo, me dije no podía quedarme aquí no más, tengo que buscar un patrón para mi jubilación para el futuro y asegurar la salud de mi familia. Ese era mi interés y me fue bien, porque ganaba harta plata por el sobre tiempo. Para embarcarme por primera vez, fui hablar con la marina Haverbeck, que estaba en Valdivia, después del sismo había perdido los buques, había quedado el Tornagaleones y el Alberto, el Alberto estaba afuera navegando. Yo andaba confiado, sabía que lo podría hacer, tenía muchas ganas, ¿Por qué no iba poder hacer lo que hacían mi suegro y mi papá? ¡De más me puedo embarcar! Mi suegro también era tripulante, él ganaba plata porque era contramaestre, y mi esposa, era su hija regalona. Entonces me preguntaron en que trabajaba, y les conté que era pescador en el día, también cortaba el pelo, que tenía un taller y con eso ayudaba a mi familia y a mi abuelo. Me dijeron entonces, que no salga a ninguna parte, porque esta semana sale el Torganaleones a Corral. Bueno, le dije, no voy a salir entonces. Pero no le creía ya que costaba tanto embarcarse, ni tenía documentos, claro que la libreta que tenía era para embarques locales, y para navegar había que tener otra libreta de alta mar, pero no tenía esa. Pero llegó el barco y me llamaron. Bueno, en ese, mi primer embarque llegué de fogonero, ese barco tenía tres calderas. Ahí anduve seis meses y me ascendieron a engrasador, para aceitar con un hisopo, todo lo que es cilindro con un hisopo grande, que tiene como una corredera y un motorcito. Andaba mucha gente de tripulación, éramos treinta y dos. En ese tiempo habían hartos en la cubierta, maquina, dos limpiadores, tres engrasadores, después un pañolero y un ingeniero.”

A *eventualidade* do embarque, do tempo de embarque se mantém ainda até hoje. O tempo do início do embarque segue tão incerto hoje em dia como entre as primeiras gerações. Sobre o processo de contratação e embarque é interessante distinguir que se hoje em dia está imbuído de um processo formal de formação e de vários requerimentos legal-burocráticos, requer também de uma *conversa*, desta vez, com o presidente do sindicato.

Se o ciclo laboral do tripulante se inicia quando este se firma a bordo, existe também, talvez até com mais importância, o pré-contrato, o acordo informal entre o *aspirante* a tripulante e o sindicato ou com a companhia. Nesse sentido o embarque, hoje e antes, requer uma formalização, por sobretudo, do interesse de embarcar.

O trabalho de antes.

O trabalho de tripulante para os corraleños se iniciou para muitos nos barcos da companhia de Haverbeck & Skalweit e para alguns também na companhia Prochelle, ambas inicialmente centradas na cabotagem nacional. A composição do trabalho a bordo e as divisões internas destes diferem completamente aos de hoje em dia. O trabalho a bordo se insere no incipiente tecido industrial de Corral de começo de século e do eixo Valdivia-Corral. Os barcos parecem outro tipo de metáforas de um trabalho fabril, onde predominam o ferro, o carvão e o aço e um grande número de mão-de-obra concentrada em um pequeno espaço. Os horários de trabalho como as condições de trabalho faziam referência também a um processo característico de um quadro industrial conjugando a sua vez elementos de uma instituição total (Goffman 1961).

Se embarcar pareceu de alguma forma um ato quase aleatório e imprevisível, o trabalho a bordo, para essa geração, como mencionei anteriormente, era aprendido a bordo. Assim as dificuldades e rudezas do trabalho são bem recordadas, sobretudo porque essa geração trabalhou inicialmente com barcos que utilizavam combustão a carvão, questão que lhe dava peculiares características ao trabalho a bordo e à navegação em geral. Sobre aquilo Don Víctor Flores comenta:

“Combustión a carbón no había otra cosa, todos los buques eran a carbón, así que teníamos que trabajar mucho. Hacíamos carbón en Lota, cuando íbamos para el norte, y de ahí hasta Arica, de ahí a volver llegar hasta Corral y de aquí de regreso al norte, colocando siempre carbón en las carboneras. Las carboneras eran espacios que se llenaban con chute, así que iban directo al departamento de sala de máquinas, que eran dos calderas, de tres fuegos cada caldera. Eso llevaba la temperatura para poder mover el vapor, poder mover las máquinas. Entonces esos buques a carbón andaban ocho a siete millas, ni comparados con los de hoy que andan entre veinte a veinte cinco. Cuando había viento nos íbamos para atrás, en vez de avanzar, eso lo decía siempre yo como gracia, en días de temporales vamos quedar aquí chantados o sino, vamos a volver para atrás, esa era la manera. Era mucho trabajo en esos tiempos por la cuestión del carbón. Yo trabajaba en máquinas. Porque era carbonero en ese tiempo traían seis fogoneros porque habían tres turnos: uno de ocho a doce; de doce a cuatro, de cuatro a ocho, los tres turnos de guardia se rotaban mientras navegaba el buque; habían tres guardias. Era mucho trabajo, mucho trabajo, sobre todo cuando habían temperaturas para norte de treinta y cinco a cuarenta grados ahí abajo.”

Como relata Don Victor, os barcos utilizavam carvão para gerar combustão nas caldeiras. Assim o departamento de máquinas teria duas categorias de trabalho peculiares: *fogonero* e *carbonero*. Don Víctor Flores resume bem cada uma destas categorias.

*“El **fogonero**, en los tiempos que se usaba carbón, era el que alimentaba la caldera, el que levantaba presión para que el buque camine en esos términos. El que botaba el carbón dentro del fuego, el que lo echaba, el que levantaba las tapas; sacaba las tapas de la caldera y a paliar el carbón adentro del fogón, cada caldera tenía tres fogones y los tres fogones los atendía un fogonero y un sólo carbonero. El **carbonero** tenía como su principal pega, que era la más importante. Cuando fallaba carbón, el tiraba carbón, tenía que llevar el carbón al chute donde estaban los fogoneros. Pero también era importante apagar el fuego. El fogonero tenía una herramienta, que era una barra de una pulgada por cinco de largo, y en la punta tenía una especie de una palita así, ese era para asar el fuego que estaba adentro para sacar toda la escoria. Yo mismo tenía un fierro largo cuando la escoria estaba pegada tenía como un chuzo largo así como de cinco metros. Con ese levantaba la escoria y después la arrastraban con el rastrillo. Esas eran las dos herramientas que tenía más la pala. Al sacar, dejaba el fuego a un lado, el fuego que estaba prendido lo hacia un lado, pero al sacar la escoria donde la iba a echar si eso estaba caliente prendido. Entonces al tirarla por el fuego la tiraba por acá y la echaba aquí cerca de sus pies. Como la barra era larga se corría para atrás uno y el fuego caía ahí, la escoria que estaba prendía entonces el carbonero tenía que estar con un balde y le tiraba agua. Hay que saber tirar agua, increíble con el balde se hace una cortina, pero uno ya se acostumbra a hacer eso, pesca el balde y hace una cortina de agua y ahí apagaba el fuego, y ahí salía el vapor bien fuerte. Entonces se eleva la temperatura del departamento, llegaba a treinta y cinco, a cuarenta grados. Se sentía el fuego llegaba a este extremo treinta y cinco a cuarenta grados, pero cuarenta era para allá en el norte y treinta y cinco para acá. En el norte, por las paipas, las trompas para el viento que tiene el buque, son esa paipas redondas que se ven, esas son para abajo para las calderas, para que los motores reciban aires, porque esas se mueven con algunas manillas así se mueven, uno busca el aire del viento dependiendo de que lado viene, entonces coloca el aire para que baje para abajo y enfría un poco.”*

A primeira geração viveu uma época na qual os barcos, apesar de menores e capazes transportar uma menor tonelagem, tinham uma tripulação bem maior. Os barcos carvoeiros da companhia Haverbeck & Skalweit, segundo recordam seus tripulantes, teriam uma dotação ao redor de 30 pessoas. Apesar desse número, os turnos e jornadas eram árduos, sobretudo para quem trabalhava como fogoneiro e carvoeiro, pois o barco não podia parar e para isso as caldeiras precisavam constantemente ser alimentadas.

Fluxos: Rotas, produtos, portos e histórias.

“Siempre con Valdivia y Corral como bases de operaciones, las naves de estas casa surtían tanto a la industria siderúrgica de los altos hornos de este último puerto con minerales a granel y otras materias primas que traían devuelta de sus viajes a la zona norte, a la que abastecían de artículos de primera necesidad. Asimismo, surtían de fertilizantes. Hacia 1948, Haverbeck y Skalweit era la cuarta naviera más importante del país, representaba el 45% del total del movimiento de cabotaje de norte a sur, había prolongado su cobertura hasta Guayaquil por el norte, y hasta Puerto Montt, zona de los canales y Aysén, por el sur (Garrido et all 2006:153)”.

Os auges da companhia Haverbeck & Skalweit e suas diferentes inserções em mercados nacionais e internacionais marcam também as vivências dos tripulantes, ampliando com eles novas rotas e com isso novas fronteiras de viver as *campanhas*. É, em outras palavras, o passo para a internacionalização do trabalho de tripulante para as pessoas associadas ao sindicato de Corral. Um dos pontos relevantes à hora de analisar gerações diferentes de tripulantes é que se transluz os fluxos de bens, de que tipo de bens e para onde. Assim, a primeira geração, enraizada na contratação de empresas locais e de dinâmicas locais, contempla rotas que dão fluidez a tais processos.

Durante a época dos barcos a carvão, as rotas da cabotagem nacional não só estavam delimitadas pelas rotas do comércio e transporte marítimo pois também incluíam passagens a carregar carvão. A respeito, o comentário de Don Víctor ilustra parte do movimento de cabotagem operado pela empresa Haverbeck:

“Partíamos de Corral llevando maderas para el norte, harina, leche, surtido cantidades. Entonces desembarcábamos, eran, durmientes llevábamos para Valparaíso algunas veces, la mayoría de las veces, era para Valparaíso. Pero de ahí pasábamos a buscar carga a San Antonio, poco, dejábamos madera en San Antonio, durmientes, y el resto de las durmientes iban para el norte, a Chañaral, Caldera, Taltal, Antofagasta, para allá se iban todos los durmientes y palos largos que se llamaban; unos palos de diez a quince metros que eran para las minas de Chuquicamata, llevábamos todo eso. La leche era para Antofagasta, Iquique, Arica y de allá traíamos poco, de Arica muy poco, a veces se traía barriles con aceitunas y algunas cosas que venían de importación para Valparaíso pero muy poco. De ahí pasábamos a cargar un poco salitre, no tan frecuente, a Iquique o Tocopilla, y pasábamos Punta de Lobos, donde se

cargaba abono para traer para acá y en Punta de Lobos cargábamos sal también. En ese tiempo, se traía sal para Valdivia en piedra en unos sacos, eran para los fundos, porque esas piedras se la ponen a los animales, no sabíamos para que era. Nosotros cargábamos el buque y ¿para qué tanta sal en piedra? y la desembarcábamos aquí en Corral, y esa era para el sur para allá para los fundos. Porque ahí decían que esa la usaban colocándola entre los animales en tachos de maderas y cajones donde toman agua los animales le colocaban eso, porque no sé para qué era, creo que era para la leche o algo así. Eso traíamos de aquí para allá llevábamos maderas y todas esas cosas. En un principio la empresa que solamente trabajó de Puerto Montt y Corral para el norte con esas mercaderías: harina, maderas y todo eso y el norte para acá, principalmente, abono, hasta Castro en Chiloé. En Puerto Montt quedaba abono, Castro, un poco y ahí se repartían, aquí en Corral quedaba un poco de abono, y eso era para las siembras y ese abono era de pájaro, se les veían las plumas era hediondo, fuerte la bodegas quedaban pasadas con eso. Claro había que limpiar y baldear las bodegas después.”

Don Víctor denota como a empresa foi decaindo, a respeito comenta:

“Ahí se cargaba el carbón, ese era un clásico que tenía la empresa a través de las costas de Chile. Pero ya después el año sesenta y la verdad, antes del sesenta por el sesenta y cinco por ahí las compañías empezaron irse para abajo, por que vino esto lo que se llamó la carretera que lo ocuparon las grandes empresas de transporte; los camiones. De aquí salíamos cargados para el norte y volvíamos cargados. Íbamos más llenos a la vuelta ya que después veníamos más cargados a la vuelta, porque cuando cambió el sistema muchos buques empezaron a venir cargados con el metal, pero fue por un tiempo no más. Porque le faltaba fierro a la industria que era la insignia de Corral, pero después terminó eso y se fue a pique...”

Como mencionei no capítulo anterior, a empresa Haverbeck & Skalweit se encontrava em retrocesso, e de fato já havia naufragado um barco em 1953, El Rodolfo Skalweit (Garrido et all 2006), enquanto que o terremoto-maremoto de 1960 destruiu dois barcos de sua frota, El Canelos e El Carlos Haverbeck. Após isso a empresa não conseguiu recompor-se e vendeu o resto de seus barcos. Em 1961 esta empresa se fusionaria com a *Compañía Chilena de Navegación Interoceánica*. Ao mesmo tempo, em 1960 a empresa havia vendido seu barco Alberto Haverbeck para a empresa de Malterías Unidas S.A., a qual se fusionaria em 1969 com Transmares, empresa proveniente do grupo Ultramar do empresário marítimo Albert Von Appen. Esta empresa foi crescendo gradualmente, entre a cabotagem nacional e principalmente pela rota Chile, Argentina e Brasil (idem). Assim, muitos dos tripulantes que trabalhavam na extinta Haverbeck & Skalweit se realocaram nestas novas companhias; a grande maioria desta geração terminou

trabalhando com Transmares, empresa que manteve um convênio com o sindicato de Corral, na qual a primeira e a segunda geração se encontraram. Se a empresa valdiviana mantinha rotas esporádicas para o exterior, Transmares acentuou um fluxo constante para outros países. Os tripulantes corraleños trabalhavam agora em uma empresa com sedes em Valparaíso e Santiago, que trabalhava tanto em águas nacionais e estrangeiras. Sobre este novo momento, Don René se pronuncia:

“Al principio, aparte de los chilenos, empezamos con un poco de filipinos que vinieron pegados cuando veníamos con el buque, por posible pana, venían por seguridad, pero ellos no eran a contrata, sólo estaban por dos años. Bueno en esa época Transmare le compro a la Haverbeck & Skalweit los barcos. Pero no dió resultado con los filipinos. Ellos son profesionales, pero cochinos y no le importa cuidar el material, tiran no más, igual cuando sacan una pana no le importa si esta buena la pieza, la sacan la y ponen una nueva. El chileno no, le gusta y disfruta, uno intenta arreglar y salvar la pieza y seguir trabajo, esa es la garantía que tiene una empresa con un chileno, que igual afuera vale, como en España, cuanto veces nos iban a ofrecer pega, les pagamos tanto dólares. Nosotros íbamos hasta Buenos Aires y Brasil. Nos demoramos bastante, íbamos a veces a siete millas. Una vez para llegar acá para una navidad, veníamos de vuelta y nos tocó buen tiempo y nos tiramos por el Cabo de Hornos, ahí pasan los puros famosos buques. Es raro que estén bueno afuera, nos tiramos a lo que pase lo que pase. Le pusimos una carpa como de vela y nos ayudó harto, llegamos justo a la víspera de la navidad. Acá cargábamos madera, papel, y traemos café de Brasil a Valdivia, zapatos, ropas, llevamos madera bruta para allá. Eso son los negociados que hacen los gobiernos, resulta que allá la armaban como casas prefabricadas y después nosotros la traemos de vuelta. Llevábamos el cuero del vacuno, mataban hartos los chilotes, había harta carnicería, llevábamos la bodega llena de cueros y después traíamos zapatos, en las mismas, los cargábamos en Argentina. Son así los negociados, porque ellos trabajan con grandes créditos, por ejemplo Chile le pide “X” cantidad de dólares, a cambio le da mercadería, los países más poderosos tiene la posibilidad de hacer sus negociados, con grandes facilidades. Igual que el cobre que se lo llevan bruto, me atrevo a decir que ni si quería colado, bruto, bruto, porque cuando pasan ahí la colación sacan un poco de oro, porque siempre se ha hablado que en la minas de cobre siempre sacan algo de oro, así muchas cosas, como llevábamos el cobre y de vuelta traíamos la moneda hecha, la bodega cargada de monedas.”

O relato de Don René é certo em tecer o processo de trespasse de uma empresa a outra, distinguindo as novas rotas, junto com o que se trazia e o que se levava. Desta vez Valdivia havia deixado de ser um dos eixos principais como havia sido anteriormente. Don René nos informa também de um processo de validação da tripulação corraleña, pois no início, nas primeiras campanhas da nova empresa se contou também com a

participação de tripulantes filipinos. Os tripulantes corraleños precisavam ganhar seu espaço que, ao que parece, foi ganho rapidamente. Ademais, o discurso de René aponta a jogos identitários e de alteridades com outros tripulantes, questão que aparece entre os diferentes tripulantes das três gerações. Nacionalmente, se acentua uma identidade corraleña principalmente frente aos portenhos, os tripulantes de Valparaíso. Não obstante, as empresas estão vinculadas com uma territorialidade chilena, são de armadores chilenos ou de estrangeiros radicados no Chile. Com este último quero acentuar que, usualmente, os tripulantes embarcavam no Chile para iniciar sua campanha. Don Waldo também comenta sobre o trabalho na empresa Transmares e nos entrega mais detalhes sobre os produtos que eram transportados:

“A veces íbamos directo para Brasil, otras veces parábamos en Punta Arenas, pero por horas nomás. Pasábamos a buscar cueros de animal, algunas tripas especiales que se llevaban de cordero para allá para Brasil, ahí pasábamos por el Estrecho. De aquí nosotros llevábamos para Brasil carga surtida, porque llevábamos las legumbres, un poroto negro chiquitito que es chileno, que cultiva poco, no se ve mucho. Ese poroto negro se lleva, se lleva de exportación para afuera. También llevamos trigo, mote, cobre. El cobre lo íbamos a buscar allá a Antofagasta, a veces lo cargábamos en Quinteros también en Valparaíso y en San Antonio. Todo ese cobre también iba para Brasil. Todo el cobre quedaba entre Río de Janeiro y Santos. Y después, traíamos de Brasil té, arroz y café en grano. También solíamos traer en la cubierta algunos vehículos, carros, camiones, hasta buses. Solíamos traer de todo, sí, traíamos de todo, en el barco, donde anduve yo, que era de la Transmares que ahora es la Humboldt, claro que ahora le cambiaron el nombre. Ahí, esa empresa tenía varios buques. Tenía el Villa Rica que hacía la costa aquí del océano Pacífico, por la costa, sacaba la caliza de aquí, de los canales adentro de los canales de Chiloé, que por ahí hay una parte que se llama Guarelo, de Guarelo. Ahí sacaban la caliza para traerla para acá para la Usina de Altos Hornos para acá en Huachipato. Estaba también el Villa Rica, y los buques mercantes que tenía la Transmares era El Cóndor, El Copihue, El Corral. Eran varios, eran tres buques parecidos. Los gemelos eran El Cóndor, El Corral y El Cordillera. “

A vida do tripulante.

Toda geração tem sua própria reflexão sobre seus tempos de trabalho. A primeira geração não está alheia a aquilo. Algumas reflexões tem a ver com peculiaridades da vida e do trabalho específico de sua época, outras parecem transcender gerações e marcar melhor uma identidade do trabalho do tripulante mais além das experiências da geração. Assim sobre a navegação para o estrangeiro, Don Waldo comenta:

“Bueno, en relación a ir a otros lugares, a otros países, no se trata de que me guste o no, sino que uno tenía que ir por la empresa. La carrera, la línea, la ruta era de la compañía, la compañía es quien las hace, no es porque a uno le guste, uno tiene que seguir el buque no más. Uno es marino del buque y allí donde vaya el buque ahí es donde como marino tiene que estar. Cualquier marino, como al capitán también, a cada día. Para todos lados, el buque salía y nosotros también.”

Na hora de pensar nos *inevitáveis* da condição de trabalho, Don Waldo teceu seu pensamento com as datas especiais que se passam fora de casa, o doloroso do trabalho, o mal mas também o bom, como podemos apreciar a continuação:

“Somos una familia, tiene que cuidarse uno al otro. Igual que estarse en la casa con la familia. Por ejemplo, cuantos Año Nuevos y Pascua los pasamos por la mar. Otros salían a tirar sus lágrimas afuera, a la cubierta. A llorar porque se acordaban de la familia, de la mamá, del papá, de la señora, de los hijos, y a todos les pasaba lo mismo. Y cuando uno por ejemplo anda tres o cuatro meses afuera navegando, y nos pilla una fiesta así, por ejemplo, Pascua, Navidad o Año Nuevo. ¿Quién no se desespera? Y pura mar, pura mar, pura mar, sólo el buque navegando. Claro que se hace igual, como aquí y en todas partes, se hace una cena especial. Para la noche de Navidad se hacen cócteles. Igual como estar en tierra no más. Lo triste es que uno anda sólo, así andamos todos. Nos sentamos todos en el barco. Cada uno tira sus lágrimas, echa de menos a su gente y su patria cuando está en el extranjero. Yo pase algunos años el Año Nuevo en Brasil, lo pasé afuera. O en la mar navegando o en distintos puertos extranjeros. Así es la vida del marino. Por una parte se sufre. Pero más se sufre que uno lo va a pasar bien, porque uno por ejemplo va a un barco a trabajar, a ganar sus billetitos, su platita. La parte buena, por ejemplo, cuando yo anduve embarcado, es que uno conoce. Lo bonito es que uno recorre, conoce el mundo. Conoce partes buenas, aquí en Chile también, que se ve lo bueno y se ve lo malo. Brasil también es bonito, pasé montones de carnavales en Brasil, pasé carnavales en Rio de Janeiro. Pasé carnavales para Santos, para el Norte de Brasil, en Bahia, en Recife. Pasé carnavales acá para el sur de Brasil, en Rio Grande do Sul. Puerto Alegre. Al puerto que llegábamos nosotros.”

Outros fluxos.

É interessante considerar que o que os tripulantes da primeira geração levavam para *casa*. Pois podemos pensar o muito que se pode dizer do que se traz da viagem, em especial, sobre um tempo e vida particular do tripulante e da sua família, como também da relação entre as rotas e os bens que circulavam.

Assim, a intensificação de viagens ao estrangeiro gerou também um movimento próprio de certas mercadorias que os próprios tripulantes traziam, principalmente como presentes e produtos para consumir em casa. Em um contexto no qual os mercados estavam radicalmente diferentes tratando-se de produtos importados, e mais ainda, em alguns períodos de escassez de produtos e mercado negro, a circulação de certos bens era realmente uma raridade. Bens como: chocolates, whiskey, licores, cigarros, café, ervas e inclusive dólares americanos. Ao que parece, tal geração concentrava seus esforços em trazer preferencialmente bens de consumo em vez de *souvenirs*. As vantagens estavam não somente nas viagens ao exterior, mas também ao passo de algumas zonas francas e o próprio dispensário do barco. A respeito Don Waldo comenta:

“Traíamos yerba, café, traíamos de todo, bien surtido. Hasta licor traíamos por la zona franca. Cada barra de chocolate cinco kilos, porque venía todo así, encajonado. El Garoto eran unas cajitas chicas así, amarillas, eran de a kilo. Lo comprábamos en el supermercado y lo traíamos para acá de regalo para la familia. Se traía de todo. Los tragos buenos brasileños también, el whisky no, porque el whisky lo traíamos de afuera, el cigarro americano también, todo se traía. Bueno y en España nos daban a nosotros, el que quería, porque todo es a descuento no, no se lo regalan. Por ejemplo, nosotros cuando llegábamos a puerto, antes de llegar a puerto se abría el stock. ¿Cuántas botellas de whisky? El máximo de botellas de whisky que le iban a dar a uno, dos. Dos o tres botellas. Cigarros tres cuatro cartones. Y nada más. Ahí se cerraba el stock.”

Don Víctor recorda também sobre as compras:

“Ahí en Montevideo había la facilidades que uno iba hacer petróleo, comprábamos cigarrillo americanos y whisky ya que daban esa facilidades, era lo que más apetecía ir allá...”

Fotografias e souvenirs eram realmente mais escassos se comparados com as próximas gerações. Sem dúvida consumir e o que se traz de outro lugar são parte de alegorias da própria viagem. Se são trazidos produtos que seriam de difícil acesso localmente, podemos pensar que se traz o inalcançável localmente, junto com reivindicar certa localidade dos produtos de onde estes são comprados, como por exemplo, chocolate do Brasil.

A possibilidade de trazer certos bens, alguns escondidos, lhes permitia ganhar *alguns pesos extras*, a respeito Don Rene comenta:

¿Y en aquella época, se compraban recuerdos en los lugares que visitaban?

“No eso no, pero trabajé en hartos negocios, se podía trabajar en negocio y traer cosas para vender, mesas de centro, mesas de comedores, cuadros, pero todo a la venta, ahí uno pocos recuerdos una mesa de centro cosas para la casa, las comprabas en Brasil, chaquetas de cuero las comprabas en Argentina trabajaba con mi señora. La aduana no la pillaba porque tenía un estanke especial, si se aprenden muchas maldades. Ahí sacaba mis pesos extras”.

Alguns jogos de alteridades.

Com o passar das gerações, sem dúvida se construíram e vivenciaram diferentes jogos de alteridades por parte dos tripulantes do Corral. Por tal motivo encontro conveniente situar algumas referências sobre estas por parte da primeira geração. Estes jogos de alteridades tem a ver com experiências locais, nacionais e estrangeiras. Sobre as locais, estas *alteridades* apontam basicamente para os outros grupos sociais que trabalhavam no mar, diga-se estivadores e pescadores principalmente. Sobre as nacionais a distinção se marca com Valparaíso, apesar que ainda não é, ao menos pelas referências compiladas, nem tão forte nem tão radical como o será para as próximas gerações, questão que tem talvez a ver com o fato de que foi essa geração quem fundou a federação de tripulantes. Sobre jogos de alteridades, Don Waldo, o mais jovem desta geração, comenta:

“Yo navegué con harta gente de Valparaíso en distintos barcos, nunca dio problema. Eso sí que nos tenían envidia los sureños. El nortino, el marino nortino no es como el tripulante de acá del sur. Porque el tripulante del sur es más marino. El tripulante del sur, por ejemplo, no es por nada, es más marino, es más bueno para la mar, para las maniobras, para todo. Solíamos andar embarcados, podíamos andar en maniobra colgados de los palos arriba y con dientes y todo, algunos como que se achicaban. Los corraleños son cosa seria en marinería. Y es cierto. Nosotros íbamos a todas las paradas. Cuando había que hacer una maniobra, había que hacer cualquier cosa, a veces hacíamos maniobras peligrosas o trabajamos a hasta horas de las noche. Y eso es lo que les gustaba a los capitanes, a los oficiales, porque se daban cuenta. Algunos nortinos no, pero bueno, eran choros. Se paraban y no salían a batallar, preferían que los desembarquen y nosotros no, porque movíamos la ley, pero ahí se ganaba un poquito más de plata. Nosotros decíamos, ya bueno, como buenos pilotos, nosotros nos sacrificamos pero queríamos ganar un poquito más. Que se nos aumente un cincuenta por ciento más de los extras. Y nos anotaban un sobretiempo. Los nortinos eran jodidos, el nortino era choro y muchas veces se paraba, quería que nosotros nos paremos también. Y nosotros no, nosotros veníamos a trabajar y a ganar plata. Y el contra maestre tiene que hablar con nosotros los marinos. Mira, si nos pagan un cincuenta, un extra más por el sacrificio, vale la pena. Por el trabajo, el sacrificio que hacíamos los marinos, tirábamos para arriba. Por eso que siempre todas las empresas de allá de afuera a los corraleños les tienen buena porque los corraleños son buenos marinos, tienen buena voluntad y son trabajadores”

Porém as referências identitárias dos tripulantes da primeira geração não somente se limitam a outros tripulantes de outras localidades, mas também há referências efusivas entre os contrastes com a nova geração; a terceira. Don Raúl comenta a respeito:

“La juventud parece ahora que fue criada a leche de tarro no más, no como antes los viejos criados a pura pala no más. Después se mecanizó todo, antes era puro pulso... había que tener fuera.”

Don Víctor reflete e me coloca a contra luz a problemática desta diferença de geração:

“Yo no estudié para ser tripulante, yo lo aprendí, pero lo aprendí en lo que es la vida misma de un tripulante de barco. Al estar embarcado en un buque aprendí a ser tripulante. Ahora la diferencia está en que ahora hacen cursos para ser tripulantes, te enseñan otras cosas, claro, por ejemplo te enseñan inglés, que es importante para ellos que todos sepan hablar inglés, perfecto. Los tiempos han cambiado, los buques son otros buques, son los mismos cascos pero tienen otras cosas. Son motores de combustión ahora, la tecnología ha cambiado tremendamente. Entonces, ya los tripulantes ya no son los de antes, no son los mismos tripulantes de antes que tienen conocimiento, los de ahora no tienen conocimiento como fueron antes y nosotros antes teníamos conocimiento pero lo que aprendimos en el buque, en la mar, trabajando. Ahora no, los cabros aprenden porque tienen mar; más conocimiento de que, de cómo es un buque, que es una proa y una popa, pero no lo conocen en el fondo, porque van a otra cosa, van a la plata, porque la plata se da, y nosotros íbamos a qué, ¿a ganar plata? Claro, pero para nuestra familia, porque en ese tiempo se trabajaba de esa manera, uno tenía que trabajar, ¿descapillarse para qué? Porque tenía familia, tenía hijos, ahora ¿cuántos tienen un hijo? Yo tenía cinco, entonces había que hacerle empeño. Yo pienso que hoy día los tripulantes, si los hacen así como están, como con la tecnología, ya ellos aprenden eso ¿cierto? Pero esto termina, ya mañana van a haber otros cambios, ellos van a quedar obsoletos, como quedamos nosotros, porque el tripulante lo que aprende a bordo no lo puede aplicar en tierra... si es de máquinas posiblemente lo pueda aplicar en tierra, de cocina también, pero de cubierta ¿qué aplica? Claro, ¿pinta? Cuando hay tantos pintores... es así, desgraciadamente es así, porque yo tengo el recuerdo de lo que yo hice a bordo, de lo que fui, aprendí todo lo que sé desde que empecé, empecé a los 23 años hasta llegar a 50 y pocos años, en todo ese lapso se aprendía uno casi todo, ¿cierto? ¿Pero de que me sirve eso en tierra, a dónde lo aplico? ¿Maniobras? Ahora ellos pueden aplicar, los tripulantes de hoy día pueden aplicar todo lo que aprenden, porque es tecnología, se trata de botones, motores, en fin, todo eso, ya, eso pueden aplicar en tierra también, en alguna empresa, que pueden saber, tener conocimientos de lo que hicieron. Pero en el tiempo nuestro no, todo a pulso y es muy distinto, es muy distinto, en el fondo, ¿uno dice qué voy a hacer en tierra? Los gallos, palos, todas esas cosas y eso es antiguo. Los buques andaban a carbón, andaban con maniobras, hoy día son muy nuevos, antes eran las escotillas, las bodegas eran tapadas con cuarteles de dos, de 6 pulgadas, doce pulgadas, cada una de dos metros y medio, como una escotilla, ahora no, son tapas. ¡Ha cambiado tanto! Ahora

cualquiera, digo yo, que quiera ser tripulante puede serlo, el que quiera ser tripulante por plata puede hacerlo, pero, para eso, no. Uno tiene que tener vocación para hacer las cosas, para que uno quiera hacer las cosas, no cierto, bien, tiene que tener vocación, tiene que gustarle. Ahora no, van a navegar por la plata y eso es tan poco, encuentro yo...”

A experiência das mulheres. Umhas poucas referências.

Se uns vão, outros ficam. Quem são as pessoas que ficam em relação à família dos tripulantes? Como se vive a ausência? Enquanto seus maridos passavam entre 6 a 9 meses fora de casa, eram as mulheres quem cuidavam e tomavam todas as decisões em casa. A respeito Doña Nora Gallardo, filha de tripulante, esposa de tripulante (Don René Paivé) e mãe de tripulante (Pedro Paivé), quem vivia e vive ainda em San Carlos, comenta:

“Yo era Mamá y Papá. Yo llevaba la plata, porque él me mandaba todos los meses el dinero. Así que ahí tenía que comprar los víveres y a los hijos mayores los enviaba a Valdivia. Y haciendo adelantos en la casa. Así que ahí me manejaba con mis hijos. Estuve seis meses a un año sola, ahí nos organizábamos con los hijos. Y bien, lo más bien me administraba con mi billete y cuando llegaba él ya tenía cosas adelantadas. Era buena para manejar dinero. Yo me tiro flores, nunca me gustó salir, vivir en fiesta, solo me dedicaba a mis hijos nada más, iba a las reuniones del colegio, iba yo no más. El sueldo llegaba al sindicato, ahí pagaba un señor como está mi hijo ahora de presidente, que nos pagaba a todas la señoras de los tripulantes.”

De alguma forma a situação vivida constantemente pelas mulheres refletem um quadro especial de *governança* da casa. As mulheres de tripulantes não eram nem mães solteiras nem viúvas, mas eram elas quem *levavam* as rendas da casa, rendas que mantiveram com a aposentadoria e a volta definitiva do esposo à casa – segundo o que conversei, e melhor aprecie, também com outras esposas de tripulantes desta geração.

Cabe perguntar-se sobre as diferenças vividas entre as diferentes gerações de tripulantes e nas diferentes gerações de suas esposas. Ao que parece, a condição de vida e organização não mudou muito ao largo das diferentes gerações, em contraste com as mudanças de algumas condições de trabalho para os tripulantes.

Cabia a Doña Nora a responsabilidade da venda dos produtos que seu esposo trazia, sobre tal venda ela comenta:

“Iban a mi casa las personas. Bluyines era lo que traía él, venían a la misma casa si sabían que el traía ropa. En esos años se vendía mucho lo que era bluyines y unas cubrecamas lindas traía también.”

Sem dúvida os modos de viver a ausência e a comunicação na ausência era feita a partir de formas bem diferentes que hoje em dia, nesse sentido, doña Nora aponta:

“Antes nos comunicábamos por cartas, por puras cartas no más. En esos años cuando había corte de luz teníamos que prender velas, se hacía rositas en las velas. Ya con los años, colocaron teléfono en Corral, pero como yo vivía aquí en Amargos, tenían que venir avisarme a Amargos que tal hora tenía que ir a Corral por el teléfono, allá iba yo. Pero antes, puras cartas no más, había un cartero que ahora está muerto, el mismo me llevaba las cartas, y yo tenía que retirarlas a Corral, porque antes había correo en Corral. Yo le contestaba, se las enviaban al extranjero, no me acuerdo si por correo o por medio de la compañía. Yo le daba a las cartas a mis hijos para que la coloquen; en el correo de Valdivia iban más rápidas. Él me mandaba postales, y siempre las cartas eran con estampillas por avión. Así era la cosa antes, por puras cartas. Porque claro, a veces había meses no llegaban las cartas, porque dependía de los puertos que él anduviese. Ahí me desesperaba no sabía nada de él, el cartero que traía las cartas se llamaba Lucho, yo le decía: ¿Luchito nada de cartas?, nada señora Norma. Nosotros pendientes a qué hora se asomaba él, para saber si nos traía cartas. Esa era la felicidad más grande, cuando llegaba carta, ahí a contestarla y enviarla rápido...”

Outro aspecto que marca a época de viver a ausência em relação a esta primeira geração de tripulantes é que, como descrevi anteriormente, muito de esses tripulantes, como Don René, trabalhavam em empresas chilenas que se bem faziam suas rotas internacionais, mantinham também a cabotagem nacional e com isto o passo constante a diferentes portos no território nacional, seja a entregar ou embarcar mercadorias para levar para o exterior, questão que permitia uma especial característica que Doña Nora comenta:

“Yo igual viajaba harto también. Pero aquí no más. Iba para el norte o a veces al sur. Cuando él andaba mucho tiempo afuera y los hijos estaban grandes, los dejaba con una hermana o una señora, ya me mandaba a buscar así que viajaba a Puerto Montt, Valparaíso, Talcahuano, viajé varias veces. Me comunicaba por aquí, por medio del sindicato, ahí me avisaban que tenía que viajar...”

Assim, as rotas regulares dentro do território nacional permitiam que o casal se encontrasse em alguns portos, envolvendo portanto um deslocamento da esposa por território nacional.

Por último, cabe destacar também que Doña Nora nos dá interessantes antecedentes sobre o difícil processo de aposentadoria para seu marido. A memória de Doña Nora

sobre alguns acontecimientos también narrados por seu marido, outorga maior força em como esses momentos foram vividos, mas sobretudo sentidos:

“Cuando él jubiló, ya él tomó la riendas. Ahí ya no yo, pero me costó por que yo era quién manejaba la plata y yo mandaba. Me costó cuando él se quedo en tierra, fue distinta la cosa, fue muy difícil para él cuando se quedó en tierra. Salió hasta llanto, no quería jubilar. Nosotros lo que más queríamos que jubile con los hijos, bueno el jubiló en Talcahuano, ya que nosotros tuvimos dos años y medio en Talcahuano. Nos fuimos solamente para que el jubile. Y su jubilación, a Dios gracias, está saliendo de un día a otro, salió tan rápido y ya jubiló y nos venimos un día veintiocho de diciembre. Pasamos el año nuevo en casa de Amargos, feliz de la vida.”

CAP.5: A SEGUNDA GERAÇÃO E A TERCEIRA GERAÇÃO. RECONVERÇÕES E ENCONTROS.

“As formas concentradas de produção, nas quais a administração centralizada comandava grande número de pessoas, estão sendo substituídas por formas de organização mais dispersas e temporárias. Nessas novas empresas, as funções são freqüentemente levadas a cabo por equipes que recrutam com base em parentesco, amizades ou conhecimento local. Os trabalhadores que desempenham tarefas mais casuais são originários do crescente volume de mão-de-obra imigrante. As relações capitalistas expandem mesmo à medida que sua base produtiva se torna mais esparsa, descentralizada e variada (Wolf 2001:47).”

CAP.5: A SEGUNDA GERAÇÃO E A TERCEIRA GERAÇÃO. RECONVERÇÕES E ENCONTROS.

.

A Segunda Geração, ou a Geração Intermediária.

Los cuenta Propia.

A história de Daniel: do mar de Chaihuín a mares do mundo.

Ao barco em dois momentos. Entre o mar e o açougue.

Da primeira à segunda. Família e parentesco.

Reconversões: do mar aos mares.

O loco e La fiebre del loco.

Um novo sindicato?

Formação: uma formação contínua.

O primeiro embarque e algumas rotas.

O trabalho e a vida do tripulante.

Alguns jogos de alteridade/identidade.

A experiência das mulheres. Algumas poucas referências.

A terceira geração.

A Segunda Geração, ou a Geração Intermediária.

Como antecipei anteriormente, durante o verão de 2002 estive participando de uma investigação doutoral do professor Yanko González (2004), da Universidade Austral do Chile, sobre juventudes rurais. A investigação explorava, a partir de histórias de vida temáticas, como se havia vivido a juventude entre os habitantes de Chaihuín, localidade costeira situada ao sul de Corral e pertencente administrativamente a este município. Nessa época, ao estar realizando uma entrevista me deparei, pela primeira vez, frente ao trabalho de tripulantes. Conheci Danilo González, quem me introduziu ao mundo dos barcos e dos mares, à migração temporal por trabalho e, sobretudo, a esses deslocamentos extremos que formavam inesperáveis fluxos desde Chaihuín a um sem número de lugares no mundo. Assim, posso dizer, que foi por meio desta geração, a segunda, a qual pertence Danilo, e em Chaihuín que tudo começou. Foi em Chaihuín que fiz minha primeira incursão de campo em janeiro de 2006.

A segunda geração são os tripulantes que estão atualmente entre os trinta e cinquenta anos aproximadamente. Defini essa geração com um intervalo maior que a anterior, na medida que concentra no ciclo de vida mais largo em nossa vida social: o *ciclo laboral*. Porém a proposta de divisão de geração diz respeito mais que simplesmente com a idade dos tripulantes, mas sim com a *idade relativa* a suas experiência com o trabalho de tripulante. Assim, há tripulantes que começaram a trabalhar aos 18 anos, outros aos 30 anos, mas ambos se caracterizam por vivenciar um outro momento circunstancial no trabalho de tripulante em Corral, diferenciado do vivenciado pela primeira geração, e certamente, da terceira. Apesar disso, sempre há um cruzamento de gerações que permite que alguns tripulantes da segunda e da primeira geração tenham se encontrado trabalhando pelo mesmo período e, naturalmente, os da segunda com os da terceira.

Esta geração está dividida em três grupos: os independentes que buscaram seus próprios meios e formas para embarcar, os filhos da primeira geração que tiveram acesso ao trabalho por filiações diretas ou indiretas com o sindicato; e os tripulantes que aproveitaram a reabertura do sindicato no começo dos anos noventa, muitos como uma forma de reconversão laboral dentro do contexto marinho. Estes grupos confluem entre si e podem ter vivências cruzadas como, por exemplo, que uma pessoa tenha começado nos anos setenta por conta própria e depois se inseriu no sindicato nos anos 90. O que

importa é que estas três formas denotam processos diferenciados de viver a experiência de tripulante. Ademais, esta geração se distancia do movimento original da constituição do sindicato, particularizada por um processo histórico que vinculava os tripulantes com empreendimentos locais. Havia, como mostrei, uma relação direta entre a força de trabalho local e as empresas de transporte marítimo local. Nesse sentido cabe destacar também que se os tripulantes se transnacionalizaram também o fez o sindicato, desterritorializando com isso a fonte laboral – antigamente associada à empresa Haverbeck & Skalweit, de Valdivia.

Sem dúvida esta foi a geração com a qual mais compartilhei e da qual consegui recopilar o maior material etnográfico. Porém, como todos estes tripulantes se encontravam trabalhando, a sorte etnográfica de minhas diferentes excursões dependeu de encontros e desencontros. Foi com essa geração, economicamente ativa, que compreendi o trabalho e a vida do tripulante desde outras aristas. As ricas e inestimáveis memórias dos tripulantes da primeira geração foram de grande ajuda. Porém eles não estavam mais no circuito e era sempre uma memória evocada de um passado que não se renova em uma próxima campanha, como acontecia entre os tripulantes da segunda geração. Foi assim que, com suas experiências, aprendi sobre as diferentes dimensões da indústria e comércio do transporte marítimo, da organização sindical e da vida do tripulante. Grande parte da informação sistematizada das experiências destes tripulantes se recopilou em Corral durante o *tempo de estar em casa*, pelo o que sou eternamente grato por compartilhar comigo aquele valioso tempo. Outra grande parte foi recopilada *in situ*, no porto de Puebla (Galícia/Espanha) quando encontrei-me com um barco, por vinte dias, com tripulantes corraleños e quando compartilhei momentos com corraleños e chilenos que haviam radicado-se em Galícia. O fato de acompanhar os tripulantes em suas rotinas diárias quando o barco está no porto e socializar com eles depois do trabalho me permitiu inserir-me nesse *tempo* em que se deixa pra trás, momentaneamente, o barco.

Este capítulo se constrói a partir das experiências de Danilo González, que não navega mais e está radicado em Chaihuín; Guillermo Arriaza⁶⁹, contramestre; Walter Berrocal, tripulante de convés e contraestre; Pedro Paivé, presidente atual do sindicato; Juan

⁶⁹ Minha maior sorte de campo foi ter encontrado-me quatro vezes com ele, em diferentes campos, lugares e tempos (dois em Chaihuín, uma na Espanha e outra em Santiago).

Carlos Inostroza, que nunca embarcou e foi presidente do sindicato de tripulantes de Corral por 11 anos e atualmente trabalha na Federação; Wilfredo Risco, tripulante de máquinas; Juan Carlos Ovalle, tripulante de máquinas; José Sepúlveda Vallejos, trabalha atualmente como garçom; Nelly Garrido, esposa de Don José Sepúlveda; José Torres, tripulante de convés; Luís Maldonado, radicado em Ribeira, Espanha; e Carlos Moya, cozinheiro, quem foi por um breve período presidente do sindicato.

Durante as próximas páginas deste capítulo mudei os nomes originais dos tripulantes, tomando em conta que se trata de uma categoria laboralmente ativa. Novamente opto neste capítulo por deixar fluir os relatos dos tripulantes, minimizando minhas intervenções e deixando que os próprios tripulantes dêem forma e vida a suas experiências de trabalho. Política que mantenho para os próximos capítulos.

Los cuenta propia.

Los cuenta propia são uma categoria “residual” que, de certa forma, está composta por casos excepcionais de experiências sobre o trabalho de tripulante em Corral e imediações. No entanto processos de diferenciação e presença de *outsiders* falam tanto como dos *estabelecidos* (Elias 2000).

Frente a isto, coloco dois casos para ilustrar esta categoria, dois casos entre os possíveis. Por um lado a história de Daniel Garrido e Juan Vidal. Daniel, o conheci na investigação de campo do professor González. Nos reencontramos em duas de minhas primeiras excursões, quando efetuei uma entrevista com o registro de áudio na qual foi complementada com o material que recopilei nesse trabalho anterior⁷⁰. Conheci Don Juan em uma investigação de campo de 2007. Tive a oportunidade de efetuar três entrevistas com registros de áudio com ele e uma com sua esposa em diferentes momentos. Nas próximas seções relato, separadamente, a historia de cada um.

⁷⁰ Transcrições gentilmente cedidas pelo Profesor Yanko González C. do Instituto de Ciências Sociais da Universidade Austral do Chile.

A história de Daniel, do mar de Chaihuín a mares do mundo.

“Yo creo que la vida de mar uno la tiene metida en la sangre, porque era natural llegar acá, meterse en un bote, aprender a bogar. Si la vida de mar no es tan difícil tampoco (Daniel Garrido).”

Daniel Garrido, hoje com 40 anos, nasceu em Chaihuín como muitos habitantes da localidade graças ao trabalho da parteira local, doña Dorotea Reilaf. Com poucos anos, Daniel foi pra casa de uns tios em Puerto Montt, capital da Região dos Lagos, localizada ao sul de Valdivia, a uns 250 km. Nesta cidade cursou ensino básico e médio em um liceu industrial⁷¹. Daniel aponta que a troca entre um lugar e outro foi radical, sobretudo porque conheceu a televisão e em Chaihuín nem havia luz àquela época – esta só chegou em 1995. Durante o verão Daniel

Voltava pra casa de seus avós em Chaihuín. A respeito me comenta:

“Cuando venía en los veranos, siempre le ayudaba a mi padre, bueno, que era mi abuelo, en los trabajos del día a día. Al él le gustaba tener todos sus cercos en buen estado, todos sus animales, porque él siempre estaba trabajando con animales también, así que siempre necesitaba de gente que le ayudase. Mi papá igual trabajó hartito con eso del asunto de las huertas, pero para el consumo, no para la venta. O sea, de primera igual trabajaba en la mar el abuelo. Lo que pasa es que hubo un tiempo en que la gente comenzó a cambiar, o los chicos comenzaron a cambiar de pescador a buzo. Hubo un momento, yo todavía me acuerdo, mis tíos por ejemplo vivían calando⁷². Bueno hubo un tiempo que todos se dedicaban a lo que es calar. Y de repente comenzaron a llegar los equipos de buceo, comenzaron a tomar el asunto un poquitito más por ese sentido. Y ya después en ese tiempo era bien barato, voy a hablar del año 86, era bien barato tener un equipo de buceo, pero mi abuelo ya estaba entrado de edad. Además hubo un tiempo que mi abuelo también trabajo en las forestales.”

Daniel descreve bem o quadro produtivo que se pode encontrar em Chaihuín, centrado em uma economia mista, entre a exploração marítima e complementado com algum emprego assalariado esporádico vinculado ao mundo florestal, assim como com

⁷¹ No Chile o sistema educação se caracteriza em 8 anos de ensino básico e 4 de ensino meio. Os estabelecimentos que implantem o primeiro ciclo na rede publica são chamados de escolas, e do segundo, de liceos. Estes últimos podem ser técnicos: industrias, comercias, rurais, etc.

⁷² Forma típica de pesca artesanal.

produções agrícolas destinadas principalmente para o autoconsumo⁷³ - este último se diferencia de Corral, onde os pequenos terrenos onde são construídas as vivendas não deixam espaço para tais fins. Sobre suas últimas idas e voltas durante o verão, antes de voltar definitivamente, Daniel recorda:

“Venía prácticamente todos los veranos, pero ya para el final de mis estudios, lo único que quería era terminar la enseñanza media y venirme para acá. Quizás no estaba tan interesado en quedarme aquí, sino que trabajar acá por que se ganaba cualquier plata por la extracción del molusco loco, pero las vedas del loco eran siempre en Mayo así que yo no podía participar de ellas.”

Assim, quando Daniel finalizou seus estudos, decidiu voltar para Chaihuín, motivado pelo pleno auge da *fiebre del loco*, um molusco (*Concholepas concholepas*) altamente valorizado no mercado internacional:

“Cuando volví, eso fue en el año 86, en ese tiempo estaba la plenitud de la fiebre del loco y estuve hasta el 89 aquí en Chaihuín. El 89 ya fue la decadencia del loco, llegó tanto loco que el mercado explotó, salió por todos lados una tremenda cantidad. En el tiempo del loco se ganaba mucha plata. Yo creo que ahí como que hubo un cambio de mentalidad y un cambio de estatus aquí en Chaihuín. Porque de primera éramos modestos. No teníamos, no nunca tuvimos problemas, pero éramos bien modestos, se vivía de la pesca antes. En realidad el pescador aquí, abarca todas las ramas: buceo, recolectores y pescadores, abarca todo eso. En ese tiempo todos trabajaban en buceo y era más fácil hacer buceo. Yo creo que en estos momentos es más con la familia, más que nada, siempre ha sido más ligado con la familia. Yo desde que salía de la escuela, desde que venía a los granos, era una forma de ganar plata para poder seguir estudiando. Y también caí en la Fiebre del Loco porque fue salir a los 17 años de cuarto medio, donde uno podía ganarse en el puro día 60⁷⁴ mil pesos y sin gastarlos como uno los gastaría en la ciudad. Y eso que un momento, yo pensé en seguir estudiando porque tenía un promedio de 6,4. Después cuando bajó el cuento del loco tuve que volver a Puerto Montt.”

O impacto da *febre do loco* marcou profundamente esta geração. Daniel reflexiona sobre uma decisão que então teve que tomar:

“A lo mejor si hubiese tenido un poquito más de visión o un poquito más de paciencia, eso me faltó a los 17 años, lo que pasa es que la mar a esa edad me engaña mucho con el asunto del loco, fue como una fiebre, fue tener plata de un

⁷³ O relato também ilustra quem sustém o controle produtivo, o que se vai produzir, e com isso como se vai reproduzir o grupo familiar.

⁷⁴ Aproximadamente, no valor de referência de câmbio de dezembro de 2009, uns US \$ 120.

golpe, un chico que está recién estudiando. Entonces fue demasiado tentadora. Pero, bueno, ya volviendo para atrás la cinta, el año en que salí de Puerto Montt, de la industrial, existía la posibilidad de meterse a DICOM, a trabajar en DICOM⁷⁵. Te enseñaban por seis meses, no sé porque agarraron a la industrial en ese año, pero le dieron posibilidades de trabajar a 4 alumnos, los que tenían buenos promedios en matemáticas para prepararlos para trabajar en DICOM. En ese tiempo recién se estaba iniciando DICOM en el año 86 en Puerto Monte. Y dentro de esos 4 yo tenía buen promedio en matemáticas, así que me dijeron, me pagaban 30 mil pesos en ese entonces mensual por seis meses mientras duraba la capacitación y vengo para acá y en un día se ganan 60mil pesos! Pero a la larga esos 30 les sirvió más, ahora tienen un trabajo más estable.”

A análise do trabalho no mar por parte de Daniel, frente a outros trabalhos, denota as incertezas e irregularidades deste. O ambiente familiar, marcado por um trabalho vinculado ao mar, marca o horizonte de trabalho não somente de Daniel em Chaihuín, mas também de outros tripulantes de sua geração em Corral. Assim, o passo de um trabalho em/com o mar para a experiência laboral de tripulante se assinala quase como um processo natural. Daniel também nos mostra parte da força e do impacto que teve a febre do loco em localidades como Chaihuín, impactos que marcam rumos de vidas. Sobre o declive do loco e seus trabalhos posteriores Daniel aponta:

“Éramos medio nómadas en ese tiempo, donde estaba el trabajo nosotros íbamos. Salía el asunto de la macha⁷⁶, nos íbamos a Colun, estábamos un par de meses allá, igual estuvimos trabajando en Hueicolla, también estuvimos trabajando en Cadillal por una empresa⁷⁷. Porque al final yo igual llegué a la colita del loco, cuando ya se estaba acabando.”

O ex-tripulante assinala que frente ao declínio da febre do loco, a única opção pareceu ser voltar para Puerto Montt, onde decide tirar o certificado de tripulante geral de máquinas que, naqueles tempos, só exigia um exame na Gobernación Marítima desta cidade. Assim Daniel faz parte do grupo dos *cuenta propia*, dos que buscaram embarcar por seus próprios meios. Sobre seu processo de embarque Daniel aponta:

“En ese tiempo, la forma de salir a trabajar más rápido era la de barco y como yo había estudiado en la industrial saqué la libreta de tripulante de barco y me fui a navegar. Hice el examen para tripulante general de cubierta. Y de ahí me entregaron la libreta en Marzo y en Abril ya estaba navegando. Primero estuve trabajando en una empresa de Puerto Montt, después estuve trabajando con una

⁷⁵ Uma empresa que presta serviço sobre o registro de dívidas comerciais de pessoas físicas e jurídicas.

⁷⁶ Um tipo de marisco.

⁷⁷ Todas, localidades próximas a Chaihuín.

empresa chilena-japonesa, y las demás fueron empresas chileno-españolas, pero todo en el ámbito de la pesca.”

Se suas campanhas, na primeira empresa, foram em rotas nacionais, nas outras dois Daniel vivenciou rotas por diferentes oceanos e lugares. Sobre seu trabalho comenta:

“En esa última empresa que trabajé, la chileno-española, empezamos a trabajar el bacalao en las Islas Malvinas, después nos corretearon de las islas Malvinas. El español, como yo le contaba, de primera hizo costa con puros industriales (barcos), así que se acostumbro a trabajar en aguas de otros países, prohibidas, donde hay más pescado. Así que en otras palabras robábamos en agua internacional. Cada marea demoraba 60 días, más o menos ese era el promedio, de ahí aumentaba y de repente no. La marea más larga que tuvimos fueron 105 días cuando fuimos a trabajar a las islas Kelly, que quedan en el Antártico-Indico. Por la cantidad de tiempo de navegación, desde Punta Arenas hasta Sudáfrica hacíamos 32 días y de Sudáfrica a las islas Kelly eran 15 días más, y en total fueron 72 días de navegación y estuvimos 43 días pescando. Fue el viaje más lejos que hicimos. Pero nosotros a Sudáfrica navegamos como tres veces. Te estoy hablando del año 94, 95 al año 99. Íbamos al puerto de Namibia, la primera vez, todo el tiempo llegábamos a Namibia. Llegábamos ahí descargábamos. Nos hacíamos el contacto con el mercante para cargar y después nos volvíamos a pescar. De ahí nos mandaban de vacaciones. Cuando el barco tenía que cumplir una licencia con Chile, para no perder su licencia tiene que pescar por lo menos, me parece que son 15 tons. de merluza, en ese entonces, tenía que volver a Chile a pescar esas 15 toneladas de merluza. Porque era un barco chileno, con bandera chilena, con tripulación, pero tenía un poco de españoles, como 7 u 8 personas, pero el resto eran de Chile. En el barco se procesaba congelado el pescado, pero no se hacía el proceso de la caja, de todo. Los sueldos no eran tan astronómicos, los sueldos fluctuaban entre unos 220 a 450⁷⁸ más o menos. Variaba mucho por la pesca, a nosotros no nos convenía que navegáramos mucho, porque sino ganábamos nuestro sueldo pelado, sólo 220. Y después ya cambiaba, cuando teníamos porcentaje de pescado, ese porcentaje hacía subir el sueldo al doble, 440, por la pesca. Mis turnos siempre me a tocado el mismo turno, que es de la 12 de la noche hasta las 6 de la mañana y después desde las 11:30 hasta las 17:30, dos turnos. Así que tenía poco tiempo para dormir. Cuando podía le ayudaba a la gente de la factoría o de cubierta, pero ya era decisión propia, no era obligación y tenía que ver que con las máquinas, tenía que mantener las máquinas de lo que es factoría todos los días. Y en el barco trabajaban treinta y seis personas en total, gente de máquinas, cocina, puente, factoría, cubierta. Yo estuve siempre en el mismo barco, desde el 91 hasta el 99.”

Daniel foi o único tripulante que conheci que, por um lado já não trabalhava mais como tripulante e, por outro, que havia trabalhado em barcos pesqueiros que, longe de limitar-

⁷⁸ Entre US \$ 450 e 850.

se às costas chilenas ou em alto mar, mantinham largas rotas por diferentes oceanos e portos. Ademais, seu embarque foi feito, como é o caso com algumas outras pessoas desta geração, independentemente, sem ser por meio do sindicato. Nesse sentido Daniel é bem certo ao colocar as diferenças entre o mundo e trabalho nos pesqueiros e nos mercantes:

“El mercante es muy distinto que el pesquero. El mercante va de puerto en puerto, de lugar en lugar, de país en país, con las mercaderías. Nosotros teníamos que conseguir la mercadería. La gente de cubierta, en los pesqueros, trabaja al día muchas horas. O sea su día era eso, no paraban, cuatro horas a dormir y volvían a trabajar. Y las leyes en relación a que uno aquí tiene que por lo menos dormir 6 horas diarias, ¿A dónde? Eso no existe o no existía en ese entonces. Por eso digo que el rubro es distinto, el mercante trabaja con horarios. Por eso es distinto en los puertos, porque ellos van a recibir un salario mensual, más o menos mal pagado, pensando que los otros salarios eran pagados con pesca, porque teníamos un fijo bajo, pero ganábamos un porcentual por la pesca, así nos convenía pasar más tiempo pescando, que navegando.”

Sendo Daniel a única pessoa que conheci que deixou de navegar, o questionei tanto sua opção por deixar de navegar e quis saber as qualidades ou as condições que uma pessoa deveria ter para ser tripulante:

¿Y tú decidiste parar básicamente por la cuestión de que los viajes se estaban haciendo muy largos?

“Si, es que nacieron mis hijos. Pensaba en que ellos me debían conocer, no sólo como el papá que llega con regalos esporádicamente. A lo mejor se pone más difícil aquí para ganar la plata, pero se aprovecha mejor y la vida es más barata. Sí un día vuelvo a navegar, lo haré por aquí cerca no más. Me gusta mucho estar aquí en Chaihuín, se respira otro aire que en la ciudad”.

Daniel, ¿Qué condiciones crees que deban tener los tripulantes para hacer un trabajo como él que te tocó hacer a ti?

“Yo creo tiene que tener harto talento, harta fuerza mental. Yo creo que una de las cosas que no debe hacer una persona es querer tener una familia, porque navegar es... uno tiene que comenzar este trabajo siendo solo y pensarlo de esa manera, porque ya teniendo una familia se jode uno mucho mentalmente. La parte física va a ser difícil en todos lados, todo trabajo físicamente es difícil en todas partes, pero se trabaja mucho con la parte mental ahí. Nosotros por ejemplo en la parte de máquinas teníamos mucho tiempo para poder pensar ¿Qué estoy haciendo aquí? ¿porque no estoy en mi casa? Además está la cuestión de los temporales que vivimos. O sea nunca pensamos que íbamos a salir vivos de lo temporales y por varios días, cuando se enoja el Atlántico por ejemplo, es estar mirando cielo y mar durante 60 días, 105 días cuando fue la marea más larga. Es desesperante. Los primeros treinta días con su compañero

y uno lo bota. Los primeros treinta días uno puede conversar, después de los treinta días no se puede hacer ni una broma dentro del barco, está todo el mundo muy tenso.”

Daniel atualmente dedica-se à pesca artesanal em Chaihuín. Participou durante alguns períodos como dirigente do Sindicato de Pescadores Artesanais de Chaihuín. Vive com sua esposa e seus dois filhos em uma casa frente ao mar.

Ao barco em dois momentos. Entre o mar e o açougue.

Don Juan Vidal, com sessenta anos, ainda trabalha como tripulante. Atualmente se embarca como garçom. Em sua casa no morro La Mrarina há um pequeno local de venda de produtos básicos e também de alcoóis. Durante suas longas ausências, o local é mantido pela sua esposa Nelly e suas três filhas. Todas as conversas e entrevistas as efetuamos em uma mesa da cozinhas, situada atrás do local e de frente a umas janelas gigantes que permitiam uma vista geral da baía.

Don Juan se foi de Corral quando era criança e logo após o terremoto de 1960, quando *a vida estava difícil*. Inicialmente chegou à casa de uns parentes em Santiago. Don Juan evoca em suas memórias duas atividades que marcariam os rumos laborais de sua vida. Por um lado o trabalho de tripulante e, por outro, estabelecer-se com um negócio: um açougue. Sobre seus laços com este último, ele comenta:

“Cuando yo era niño, vivíamos en la calle Chacabuco, antes del terremoto. Claro que antes del terremoto Corral era bien poblado, tenía mucho movimiento. Como le contaba, entraban muchos barcos aquí en la bahía, estaba llena de barcos. Además era mucho más poblado, había mucho más casas, es que había mucha gente que trabajaba en los Altos Hornos. Entonces había un matadero cerca, yo tenía 3, o 4 años, me iba me meter en el matadero e iba a rebuscar cosas. Porque mi mamá quedó viuda muy joven, yo tenía tres años y una hermana de tres meses, éramos cinco hermanos nosotros. La familia Sepúlveda Vallejo. Entonces pasó lo siguiente, que yo iba al matadero y ahí miraba como mataban animales. Y ahí aprendí, y la cosa es que me gustó la carnicería. Ese matadero ya no existe, pasó para la historia de Corral, desapareció para el terremoto. Me acuerdo que quedaba en la calle Arica, ahí pasaba una estera y salían todos los desechos, se los llevaba la mar. Y entonces, fui creciendo y aprendí a matar corderos, matar cerdos, matar vacunos.”

Porém, se houve um matadouro, houve também uma baía com intenso movimento portuário:

“Porque soy de puerto y todos los porteños le ha gustado el mar y siempre de pequeño pensé en salir. Yo miraba el sindicato aquí en Corral, bueno yo en la actualidad pertenezco al sindicato, pero ese sindicato era de navegantes que navegan ahí y eran todos los señores de la compañía Haverbeck. Y esos barcos eran pasados al sindicato de Corral. Ahí el presidente o la directiva decía a la gente tú te ibas a tal barco. Entonces, en ese tiempo, como que entraba el amigo y la familia. Yo en ese tiempo era pequeño, no tenía nada que ver con eso, pero siempre miraba eso. Entonces yo me iba acá al muelle cuando llegaban los

barcos aquí a Corral era una cadena de barcos, no uno o dos, un montón. Entonces qué era lo que pasaba, yo me iba al muelle a cargar las maletas, era un pelusa y entonces yo me decía algunas vez tendré que conocer el mundo.”

Para as memórias de Juan nos faz vital ter em mente que os discursos do passado são sempre evocações do presente (Pollak 1992, Sturken 1997, Woortmann 1998, Eckert 1998, Díaz 2005). Cabe distinguir que o estabelecimento de um negócio também está associado com uma experiência de trabalho anterior, junto com ser um lugar onde se pode reinvestir o *excedente* ganhado com o trabalho de tripulante. Após estar um tempo com familiares, José trabalhou *puertas adentro*, com uma família dos *bairros altos*. Segundo conta, era uma família bem acomodada e os dois filhos estudavam medicina. José trabalhava num negócio que a família tinha. Depois, por gestões da própria família, conseguiu um trabalho em uma oficina mecânica, o que o permitiu sair de casa e viver por sua conta.

A história e parte das andanças de seu primeiro período de embarque, desse *sonho de sair ao mundo* é relatada detalhadamente por José:

“Bueno yo como digo empecé a navegar el año setenta y ocho. Me embarqué en San Antonio, en una compañía bastante buena y buena en el sentido que no pagaban muy bien, pero en esos tiempos existía la bolsa del cambio del dinero que uno hacia sus monedas, pagaban en dólares⁷⁹. Yo tenía como veinte cuatro años. Entonces como le digo, me embarqué ahí y después esos barcos venia acá a Chile: Corral, Valparaíso, San Antonio, Lirquén, todo Chile. Llegaban esos barcos y pasábamos a Tocopilla y cargábamos. En esos barcos se traía trigo y maíz, soda. Se cargaba toda esa cuestión de que traíamos a Valparaíso para hacer aceite. También hacíamos charter de Coronel a Ventana, cargábamos carbón y siempre pasábamos a Valparaíso, San Antonio, Lirquén, Tocopilla e Iquique. Era un barco de convención Liberania. Estuve en esa compañía varios años, pero después vendió los barcos. Entonces yo, como era de compañía, como volví y venia por dos o tres meses cuando los barcos se iban a Europa, yo me venia a Santiago y después a Corral a ver a mi mamá. Pasó lo siguiente: cuando volví la compañía estaba vendida. Entonces, mira José, la compañía está vendida a una compañía Finlandesa la cual cuando llegué tenía ocho tripulantes que podían quedar porque eso le permitía La Unión Escandinava Finlandesa. Entonces el capitán y el primer piloto oficial me dijo, tu viste que tienes que irte porque ya está todo hecho, solo que algunos se arrepienta tu quedarías con los finlandeses. Así que así estuve eso... fue en el tiempo del año setenta y cinco. Yo le dije: no yo me voy. No solamente nos quedamos uno sino varios y nos bajamos y de ahí a la suerte de la olla. Como íbamos con dinero, no había problemas. De ahí nos fuimos a Copenhague y ahí ligerito nos

⁷⁹ Don José se refere ao mercado negro do dólar que existiu nos anos setenta no Chile.

embarcamos. Había un chileno que no veía como hace veinte años, incluso vive por acá arriba este chico, Juan Bustos, nos entramos y fue una alegría tremenda después de tantos años de cabro chico que no nos veíamos. Y él me ayudó a embarcarme en un barco. Estuve sólo dos meses trabajando, por la sencilla razón de que había una gente, unos gallegos que eran tan especial para sus cosas, hasta las herramientas de la mano le quitaban a uno, porque según ellos nosotros éramos ignorantes para el trabajo. Todo lo contrario, yo era un muchacho que había empezado, pero ya tenía la actualidad de un primer marino, por qué para ser primer marino uno tiene que saber muchas cosas, hacer costuras, grasa, sabe manejar las grúas, saber hablar inglés cuando uno va al timón, porque así se empieza. Pero hasta ese tope llega uno bueno si algunos de los compañeros le diera la capacidad para seguir estudiando náutica puede llegar hasta capitán, pero hay que tener como se dice buena cabeza. A Juan Bustos, me lo encontré por casualidad en un bar. Yo estaba tomándome una cerveza cuando apareció, en un barrio, que no me acuerdo en este momento, en Copenhague, donde se juntan muchos chilenos y gente de todas las partes del mundo. Ese muchacho me ayudó y como le digo, estuve dos meses ahí yo y después me bajé en el canal de Kiel, cerquita de Hamburgo. Ahí me encontré con otros chilenos que estaban botados en Hamburgo. Ellos me dijeron, pucha no te quedes pegado aquí es muy peligrosa la cuestión, porque viene gente de afuera de otras partes y la cuestión de la droga y eso. Yo soy enemigo de eso, entonces quede conforme y se le pago a un **pichicono**, a estas personas que embarcan, le pagué doscientos marcos y me mandaron a una compañía. De ahí me hicieron contrato, me mandaron de Hamburgo a Londres y de ahí en tren a Brixton. Me dijeron que era un barco nuevo y fabuloso, y me encuentro con un barco que cargaba chatarra, mejor lo hubieran vendido por chatarra al barco. Ahí estuve quince días. En Brixton cargábamos la chatarra y nos fuimos a Bilbao, España. Ahí pedí que me bajarán y hablé con el capitán, que era un alemán. Entonces hablé con la policía que me dijo si tu quieres bajarte tienes que bajarte. Entonces me dijeron que tenía que hacer unos papeles, una pila de cuestiones, pero antes de eso me encontré, perdón que me haya extra papeleado un poco, me encontré con un chileno que se había embarcado en el barco el Best-travel. Entonces el chileno, Juan Carlos Bustos, tiene el mismo nombre del otro que le nombré, que era de Puerto Montt, me dice: ¿qué andas haciendo aquí José? Yo le dije, pasó esto y lo otro. ¿Y te cambiaste de barco? Si, porque tuve problema con tal persona, con el marino este y payasa. Me dijo: ¿por qué no te vienes para acá? Ya, le dije. Dile al capitán que te haga un papel. Claro, me hizo el papel. Pero yo tenía que presentarlo a la policía y no lo hice. Entonces ya fui hablar con el capitán que hablaba perfecto español. Me dijo que no había ningún problema; te traes tus cosas para acá. Entonces Juan Carlos me dice: vamos a ir a cenar, vamos a ir a comer a una discoteca. Estábamos en lo mejor cuando íbamos a empezar a comer cuando vimos a la policía, que andaban trayendo mi pasaporte, porque en esos tiempos lo pasaportes eran rojos. Le dije: me vienen a buscar a mí. Juan Carlos me dijo: quédate tranquilo no más. Dijeron: ¿dónde esta José? Así que me pescaron y me llevaron como a cinco horas de navegación para afuera y me devolvieron al barco, ¡Al mismo barco! Puta el capitán casi me pegó, porque yo no había ido a emigración, iba ir al otro día. Y ese barco iba para Bilbao a dejar la chatarra. Así que tuve que irme en ese nuevamente y ahí me baje en Bilbao. Tuve que hablar con la policía. No tienen que darte la bajada aquí. Tuve

que hacer un escrito y le pedí a un cocinero un español que escribía muy bien alemán, así que le escribí en alemán al capitán pidiendo disculpas por los problemas que hubieron. Entonces el capitán dijo que yo era un caballero, si había cometido un error; pero lo había reconocido mi falta. Llegó me dio un papel para que yo cobrara, quince o veinte días de trabajo que tenía, que iba andar cobrando, se perdió todo eso.”

“Me dieron la baja y me fui a la Estación Central y me tomé un tren para viajar a Madrid y de ahí viajar a Algeciras, porque la misma compañía de los daneses, de la que me había bajado anteriormente, iba pasar por ahí, en Celta. Eso queda frente al mediterráneo en el estrecho del Gibraltar. Entonces un amigo español me había dicho que llegara donde su hermano Jesús que está administrando una Terminal pesquera, ahí comida ni alojamiento me iba a faltar. Me dio las direcciones y todo. Pero el viaje fue largo, ese calor de Bilbao a Madrid, después de Madrid a Algeciras y después a travesar en trasbordador a Celta. Ahí estaba el hermano del español que ya sabía que yo iba a llegar, porque lo habían llamado por teléfono y me estaba esperando. Me dijo: acá la comida no va a faltar. Pero yo puedo hacer cualquier cosa. No te preocupes, me dijo. Pero yo tengo que buscar alguna parte donde alojar. Me dijo: no si yo ya tengo algo listo. Y pasamos frente ahí donde está la legión extranjera. Estuve en una pensión y los veía todos los días, esperando que llegara el barco. Seguí esperando, esperando, el bolsillo no aflojó por que andaba bien de dinero y la comida no me faltaba por que el caballero no quería que le pagara, no quiso recibir ni una moneda, nada.”

“El barco danés que tenía que pasar, no llegó, lo desviaron. Un día, mirando por una ventana, vi que venía entrando un barco. Un capitán del sindicato me dijo: mira ese barco viene llegando de Canadá, trae cobre en barra y ese barco trae dos vacantes, y las dos vacantes son de camarero, y como te ves trabajando de camarero. Yo le dije: por salir de aquí a lo que venga. Y tampoco me iba a poner exigente. Así que el barco lo amarraron a la diez de la mañana. Y me dijo: vamos en el mismo vehículo del sindicato. Llegué, recibieron mis papeles, me dijeron que esperara abajo y me llamaron. Porque en primer lugar para subir abordo tiene que ser recibido por una autoridad marítima y de sanidad todo se da por conducto regular, toda una disciplina tremenda, eso es lo mejor; la disciplina. Si no hay disciplina estamos mal. Me llamaron y me presentaron. Y el capitán quien me miraba de pie a cabeza, como que me decía serás bueno o serás malo. El capitán era danés y el barco era de bandera danesa. Ellos observan, ven el sistema de uno, si es demasiado, como decimos en Chile, pasado para la punta, o sea, insolente, o si usted agacha la cabeza, tampoco sirve, porque no es sincero, tiene que ser tal como estamos conversando nosotros aquí. Y bueno, me contrataron. Entonces él de la agencia me dice: ya José a buscar tus cosas. Sin mentirle que no me dio tiempo de despedirme del caballero que me atendió en su casa, porque me dijo el barco sale inmediatamente, dentro de una hora más tienes que estar aquí, rápido. Pero como le dije yo, partimos en un taxi por que el barco pasó hacer combustible rápido y pasar a dejar a esas personas y un cocinero. Entonces ya conforme le dije al taxista: tengo que pasar donde Jesús. No, me dijo, a mí me dijo el de la agencia que te lleve rápido y no te preocupes que yo hablo con Jesús y él va entender. Yo siempre me acordaba de el por qué, por lo bueno que fue tanto

tiempo.”

“Después, cuando llevaba unos 10 meses trabajando en el barco, cuando de repente descargamos todas la cosa en Saint George, en los Estados Unidos, bajamos a tomarnos una cerveza, porque eso es tradicional el tomarse una cerveza en puerto. Y luego dicen vamos a ir a Filadelfia que está al lado, ahí mismo, a cargar mineral. Y de repente llega un camarero ingles del barco me gritando que el barco iba para Chile. Entonces llega el capitán y me dice “bandido”, me dice, vamos para Chile. Y me dijo: cargamos aquí y llevamos mineral para Chile. Decía: San, San. No se acordaba, pero tenía todo anotado en su bitácora, sus cartas. Llegó y me dijo: vamos a San Vicente, llevamos mineral para Huachipato⁸⁰. Sin mentirle, llegamos un veinte tres de diciembre. Y me dijo: tú te vas para tu casa, ¿Que me va echar? No, tienes que ir a la casa. ¿Pero mi trabajo? No te preocupes. Así que yo me apere con whisky, cigarros y mil dólares. En ese tiempo mil dólares, que usted podía cambiarlos y sacarle un poco más. Ya esto es para pasaje y no encontré ni una cosa de pasaje, para ir de San Vicente a Valdivia, nada ni en bus, avión porque fue para la época de fiesta, fue el 23 diciembre. Y justo llego ahí y era conocido con un señor de aduana, el señor Rodas, quien me saluda y se sorprende por encontrarme en el barco. El capitán me dijo encárgate tu que sanidad vea todo y aduana también. Y dale a todos cosas. Me hizo darle cigarro, whisky, dale lo que tu querías. Así que esos mismo señores me revisaron mis cosas y me ayudaron a sacar mis cosas y yo llevaba sólo whisky y cigarros. Así que me buscaron un auto ellos mismo los de la agencia. Arrendé un taxi y me vine a Valdivia. En ese tiempo no estaba el camino de Niebla a Corral, y de Valdivia a Niebla había una huella. Había lanchas de Corral a Valdivia. Así que ahí llegue acá y al otro día viajando nuevamente en el auto y teníamos que parar en la noche por qué había toque de queda. Salí el veinte y cinco de diciembre a navegar. Era una cosa de locos y la gente decía como había gastado tanta plata para ir a la casa. Supongamos en ese tiempo pague cuatrocientos mil pesos en el taxi de ida vuelta, si el bajarme a tierra era para que vaya a ver la familia. Así que llegué allá la noche de Navidad y al otro día a las siete de la mañana salimos rumbo a Nueva Zelanda y Australia, un mes navegando. Fuimos a Australia a cargar un liquido que es igual como le diría, como el plástico en tambores para llevar a Irán, y de ahí partimos a otros países.”

“Dentro de esos barcos yo conocí una cantidad de países que si se los nombro usted diría este hombre está mintiendo. Volviendo atrás en ese barco danés estuve veinte y cuatro meses. Me vine de vacaciones de ahí de Dakar, de Nigeria, me dijeron más de dos meses no vas estar y tienes que volver, ya. Pasaron los dos meses, comuniqué con la compañía que estaba disponible. Me dicen que mi vacante estaba ocupada y que espere. Pasaron los años y no supe más. Y después llegó aquí un barco danés a cargar trigo, entonces supe que la compañía había vendido los 16 barcos que tenía, entonces quede ahí. Volví a dedicarme al trabajo mío que era la carnicería, llegué entonces el setenta y ocho a radicarme a Corral.”

⁸⁰ Onde se instalou a nova siderúrgica do país após o fracasso e fechamento dos Altos Hornos de Corral.

O relato de José mostra as diferentes vicissitudes da vida de um tripulante inserido em um esquema de vida e trabalho por conta própria. Seu relato mostra o círculo completo, desde o início de seu trabalho como tripulante até a volta para radicar-se temporariamente em Corral. Mostra também os infortúnios e os re-ensambles de sociabilidades associadas ao trabalho junto com formas de solidariedade remitentes a essa categoria de trabalho e, sobretudo, um contínuo, mas imprevisível, fluxo transnacional. Durante seu novo período em casa, Don Juan mantém por um tempo o açougue e se casa com a Señora Nina, com quem tem três filhas.

A vida de tripulante volta, segundo relata José, no momento de reabertura do sindicato, *quando muitos dos antigos navegantes de Haverbeck já haviam se aposentado*. Para voltar a ser tripulante, José teve que reinserir-se em novo jogo de acordos formais, de uma *burocracia legal transnacional*. Sobre sua reinserção e seu novo período de trabalho como tripulante, Don Juan comenta:

“Después nuevamente volví a embarcarme, cuando el sindicato empezó a trabajar nuevamente. Porque el sindicato ya no tenía los tripulantes antiguos del Haverbeck y empezó a contratar gente. Querían gente antigua que hubiera navegado. Presenté mis papeles y quedé aceptado y realicé cursó nuevamente, de incendios, todos los correspondientes los realicé en Talcahuano, y otros hicimos aquí. Tengo todos mis papeles, hasta tengo el curso de manipulación de alimentos para poder trabajar de camarero, porque igual le exigen a nivel internacional. Yo con ese curso yo puedo trabajar en un hotel en una panadería acá en Chile donde sea. Ese cursó de manipulación lo realicé en Viña. Yo tengo todos mis papeles al día y mis vacunas.”

“Bueno, una vez levantado el sindicato, ahí tuvimos la prioridad de salir a navegar mucha gente que estábamos chantados, que no teníamos la posibilidad de salir. Yo miraba mi edad, cincuenta años, entonces podía ser rechazado ya que toda mi vida fui marino de cubierta. Por las circunstancias en el barco danés estuve de camarero, como le contaba antes. Paso lo siguiente: fui de marino a la compañía, a la Tuna Reefer, la española, una de las mejores que hemos tenido hasta el momento y, cuando llegué allá, estuve como quince a veinte días trabajando por el barco, era frigorífico, de marino. Entonces el capitán vió que yo hacía bien las cosas. Pero hubieron detalles, por lo que me dijeron que querían una persona más joven que aguante el frío, porque había que ir a baldear las bodegas, porque había hielo después que sacaban el atún, porque eran barcos frigoríficos de dos mil toneladas, que cargaban pertrechos, carnes y atún, todo congelado. Por lo que me podía afectar mi organismo, así que hablaron conmigo y había un niño que anda de camarero. Y yo les conté que antes había andado de camarero igual. Así que hicimos un cambio y aceptó el

capitán que nunca me voy a olvidar un caballero que se portó muy bien, don Jesús Tardío. Y ahí estuve, entonces trabajando de camarero. Pasó lo siguiente, nunca me voy a olvidar, hablé con el piloto, cuando llevaba dos meses: ¿cómo está mi trabajo ya que nunca me hablan nada o me dicen algo? Me dijo: mira el viejo (capitán) está tan contento contigo, te está pasando en tu trabajo pero esta excelente. Me dijo; pero no sé a futuro lo que va a pasar contigo. Me largué a reír de esa porque fue una adulación. Y ahí estoy catorce años, en la compañía, en la Tuna Reefer. La compañía desgraciadamente tenía que vender sus barcos y hemos tenido la anomalía que la empresa la Iraní no ha sabido respondernos bien.”

Pouco tempo depois soube que Don Juan pôde embarcar novamente, como garçom em uma outra empresa por meio do sindicato de Corral.

Da primeira à segunda. Família e parentesco.

Como assinalai anteriormente, a consolidação da empresa de navegação Haverbeck-Skalweit e, conseqüentemente, do sindicato de tripulantes de Corral, esteve relacionada com a formação do complexo quadro marítimo-portuário tanto no eixo Corral-Valdivia como pela siderúrgica. Com o declínio deste quadro e com a suspensão definitiva das operações da empresa logo após o maremoto-terremoto de 1960, os tripulantes associados ao sindicato seguiram diferentes rumos-destinos laborais, como retrataram os da primeira geração. Com o passar do tempo, o sindicato se reorganizou para trabalhar, principalmente com a empresa *Transmare*. Não obstante, o contingente foi pouco. Estabeleceu-se então o parentesco como uma forma de acesso ao sindicato. Assim, poucos parentes, amigos e conhecidos tiveram acesso ao trabalho de tripulante por meio do sindicato. Isso tem a ver com a necessidade de enviar gente conhecida aos barcos para que deixem em bom nome do sindicato e dos tripulantes de Corral.

Nesse contexto se insere a experiência inicial de Pablo Pérez, filho de um tripulante da primeira geração referido no capítulo anterior. Pablo, de 45 anos, é atualmente o presidente do sindicato de Tripulantes de Corral. Para ilustrar a categoria filhos da primeira geração que tiveram acesso ao trabalho por meio parentesco, uma das três categorias que diferenciei da segunda geração, relato a continuação o caso de Pérez. Antes de trabalhar como tripulante, Pablo trabalhou na pesca. A esse respeito, comenta:

“Yo, antes de embarcarme, había trabajado en la pesca. El buceo nunca me gustó, lo encontraba muy fregado. Así que yo era de andar con redes, lienzas, esas cuestiones. Íbamos aquí afuera de Corral, a unas 2, 3 o 4 horas de navegación. Pero la pesca aquí sirve para mantenerse no más. Por ejemplo, aquí en esta época de verano, aquí se gana un poco de dinero y si eres soltero bien, pero si eres casado, o tienes familia, no puedes ahorrar y llega el invierno y el invierno aquí es malo, malo. Aquí yo veo que son semanas o un mes completo que la gente no puede salir a pescar. Por lo que yo veo en los negocios que piden fiado y después con la pesca lo van cubriendo, así que después de un tiempo, me decidí embarcarme...”

A experiência anterior de Pablo está dentro do horizonte de práticas laborais de Corral, situadas em sua grande maioria em/com o mar. Com 23 anos, Don Pablo decidiu embarcar pela única companhia que àquela época mantinha convênio com o sindicato: a

Transmare. Sobre seu ingresso ao sindicato e, com isso, a possibilidade de trabalhar, Pablo destaca:

“Bueno en esa época cuando entré, había sólo una empresa, la Transmare, que tenía como tres barcos con convenios con el sindicato (el Condor, el Cordillera y el Copihue). Así que habían pocos cupos. Cuando yo empecé éramos 5 no más y unos cuantos antiguos no más. Bien, para entrar al sindicato ahora es diferente, porque ahora hay que enviar una carta aquí al sindicato, tiene que apadronarlo otro socio para que pueda quedar como aspirante a socio, y en este momento está en 4 años el periodo de efectivación del socio. Antes eran, digamos, un año. Yo me inscribí y quedé socio al tiro. No mandé la carta ni nada de eso, a mi ya me conocían por mi papá y la prioridad estaba para los hijos de tripulante...bueno y los papeles los saqué en la Gobernación Marítima de Valdivia, había que hacer una prueba desarrollo.”

A informação recém exposta se entrelaça com o assinalado anteriormente por Juan Vidal, assim como por outros tripulantes da segunda geração: sobre a dificuldade do ingresso no sindicato, a dificuldade de acesso, até desvanecer a possibilidade de trabalho no horizonte local.

Apesar de *certas* facilidades de seu ingresso no sindicato, o começo foi difícil para Pablo, tanto pelo complicado, mas *bonito*, manejo dos barcos antigos, como pelo ciúme dos tripulantes antigos sobre os novos e a existência de jogos identitários entre *porteños* (trabalhadores nascidos em Valparaíso) e *sureños* (do sul de Chile, muitas vezes chamados de *chilotes también*, que na prática se refere às pessoas que morram ou são da ilha de Chiloé). Sobre isso, Pablo relata:

“Yo llegué pavito cuando llegué a Valparaíso. Llegué asustado porque nunca había salido en un barco y tanto alambre para allá y para acá. Así que tuve intenciones como de devolverme para la casa. Recuerdo bien que el primer día que estaba trabajando, en puerto, miraba hacia el muelle y pensando, conectado todavía con mi casa y mi familia. Bueno y de ahí ya fui aprendiendo, sólo eso, porque no me enseñaron nada de un principio, la gente antigua era muy egoísta, veían jóvenes y pensaban que uno les venía a quitar el trabajo. Así que eran egoísta, no enseñaban, lo trataban mal a uno. Los veteranos que habían ya eran de 40 años, 45 años. Pero nosotros no íbamos con esa mentalidad, queríamos aprender y trabajar, no más. Y después ya empezaron a jubilar a los veteranos, y y de ahí yo ya pasé a planta de primer marino, porque uno al principio, está de aprendiz no más.”

“Me acuerdo, también, que en ese barco había otra rivalidad, bueno, no en nuestra generación, pero sí con los antiguos, que era entre la gente del sur y los de Valparaíso. Se metían con la familia, con la esposa, les enviaban cartas o fotos de que su marido tal y tal. Y los otros caían en lo mismo. Y por eso no podían trabajar juntos porque, si uno estaba arriba el otro lo bajaba. Era bien cotota y yo me encontraba al medio y como era más re cabro uno me decía esto y el otro esto otro, me llenaban la cabeza de tonteras y yo era cabro, hacia mi pega ni tenía para que meterme en ningún problema. Mi padre después me aconsejó de cómo era más o menos la cosa en la marina mercante. Me decía que tuviera cuidado, que no me metiese en nada para no tener problemas con los de Valparaíso ni con nadie, pero sí a veces me trataron mal y había que aguantar no más, que cuidara y disfrutara mi plata, que tuviera cuidado en los puertos, que no me emborrachara, que sea educado con los oficiales, que me cuidara más que nada, ese tipo de cosas me decía.”

Sobre seu primeiro trabalho a bordo Pablo recorda:

“Yo me fui sólo de Valdivia en bus a Valparaíso, dónde estaba el barco, recuerdo que partimos al día siguiente a Brasil. No tuve mareos, nunca tuve, Como siempre salíamos en bote ahí a remo, así que por eso el estómago ya resistía sin problemas. Porque había gente antigua que aún se mareaba. Fue bonito ese primer viaje. En Rio fuimos a conocer Copacabana, la playa, el Pan de Azúcar, el zoológico, bueno y todo lo demás, las discotecas y, claro, jugamos a la pelota, se arrendaba un gimnasio. Nos iba bien, teníamos buen equipo, teníamos gente joven, le ganamos a un equipo brasileiro, una vez solamente. También jugábamos en las playas, llevábamos bebidas, lo pasábamos bien. Yo recién estaba empezando a probar la cerveza, porque mi primera cerveza fue a los 19 años, porque yo de antes que jugaba por la selección de Corral, donde salíamos para La Unión, Los Lagos, Talcahuano.”

“Esa empresa hacía mucho cabotaje nacional y las rutas internacionales eran para Argentina, Uruguay y Brasil. Yo andaba en el Villarica, tenía un tío también que andaba conmigo y un conocido de Corral, y de vez en cuando, con un primo mió también. Y mi papá estaba en el Condor, otro barco de la misma compañía. Pero pasaron tres años, desde que salí de casa, para que nos encontramos, fue bonito, eso sí, fue en Talcahuano. Así que con los marinos nos fuimos a tomar su cervecita, ya que uno sale porque en el barco las mismas caras, la misma gente...”

“Bueno yo entré en el sistema antiguo, éramos 32 en el barco, bastante gente, es que era un barco de maniobras, muchas maniobras y eran para 60 toneladas de carga, para levantar un bulto, para subir algo tenía que ser entre 8 personas y demorábamos, era algo complicado, pero era bonita la maniobra porque era todo así como de pirata. Yo paré de trabajar cuando la empresa compró barcos nuevos, porque ahí pasó de 32 a unos 16 o 14, sobre todo, porque los barcos nuevos tenían un sistema de grúa mecánicas que los otros no tenían.”

Depois de trabalhar três anos, Pablo voltou a Corral:

“De ahí estuve trabajando en la pesca, me quede acá un tiempo porque no había más embarques, así que seguí en la pesca. Trabajaba con un amigo, ahí trabajábamos con redes, en el marisco o también un tiempo que compraban el caracol, así estuve hasta que me fui a embarcar de nuevo, de ahí ya no paré no más...”

Sem possibilidades de embarque, Pablo voltou a seu trabalho anterior, a pesca. Não obstante ele se reinsere no trabalho durante o período da reabertura do sindicato, na década de noventa, trabalhando em várias companhias e finalmente dedicando-se ao labor sindical a partir de 2007, o que implicou estabelecer-se em Corral. Cabe reforçar que o presidente do sindicato recebe um salário de contramestre por manter uma dedicação de trabalho exclusiva a seu cargo. Trabalho que implica, além de administrar os revezamentos, pagar os salários às famílias dos tripulantes quando estes são enviados ao sindicato, pagar as imposições (previsão) dos tripulantes e a organização administrativa do sindicato, entre outras atividades.

Reconversões: do mar aos mares.

Para o terceiro grupo da segunda geração, ou seja, os que entraram no momento da reorganização do sindicato, são importantes dois pontos: por um lado, *a fiebre del loco*, associada a um auge da extração do molusco loco (*Concholepas concholepas*), e por outro, a reabertura do sindicato. Ambas questões estão inter-relacionadas como elementos constituintes desta distinção interna à segunda geração, na medida em que esse grupo de tripulantes vinculado com a reabertura do sindicato nos anos noventa teve um papel fundamental o declínio da febre do loco para que o trabalho de tripulante se tornasse *opção*.

O mar como espaço provedor (Firth 1976, Diegues 1995) e, com isso, como espaço de fonte laboral para os corraleños, se viu fortalecido pelo que seria conhecido no sul do Chile como a *febre do loco*. Não obstante, pouco antes de começar a *febre do loco*, o mar havia se situado, novamente, como o provedor principal de fonte de ingresso para os habitantes de Corral e para os diferentes tripulantes. De fato, a maioria das pessoas que entraram como tripulantes na reabertura do sindicato e que moldam essa categoria dentro da segunda geração tiveram experiências laborais associadas a práticas produtivas com o/no mar. O relativo fácil acesso ao sindicato, em seu momento de reabertura, junto com as facilidades dadas, sobretudo de formação, foram de grande incentivo para que se consolidasse este grupo.

O loco e La fiebre del loco.

Foto N° 14, El loco (*Concholepas concholepas*)⁸¹.



O loco (*Concholepas concholepas*) é um molusco que se encontra exclusivamente na costa sul do Peru e ao largo da costa chilena. Sua sobre-exploração o tem colocado várias vezes à beira da extinção, tanto pela grande demanda como por seu lento crescimento, pois demora cerca de três anos para chegar a seu tamanho legal de captura de 10 cm (Stotz 1997). O loco é um molusco recolhido por mergulhadores e se encontra usualmente em formações rochosas no mar. O próprio fato de ser tão escasso juntamente com o tamanho e consistência de sua carne o fez muito cotado no mercado nacional e estrangeiro. Este último tem determinado um alto valor de comercialização, fomentando com isso a sobre-exploração do recurso. Frente a tal situação, o governo mantém vetos periódicos que impedem sua extração. Ademais, atualmente sua extração está limitada, e a única possibilidade legal que tem os pescadores artesanais para comercializar esse produto é que contem com uma “AMERB” (Área Marinha de Extração de Recursos Bentônicos). Sobre a exploração do recurso loco, Stotz traz interessantes informações que podem cruzar-se com as vivências dos tripulantes:

“Las capturas del recurso loco (*Concholepas concholepas*) permanecieron relativamente estables, fluctuando alrededor de valores de 5.000 t a nivel nacional hasta mediados de los años setenta. En esa época y producto de una activa política de exportación, las capturas aumentaron rápidamente, alcanzando en 1980 con 25.000 t el valor más alto en la historia de esta pesquería. Como consecuencia de ese gran aumento, la pesquería del recurso loco se tornó fluctuante en los años siguientes, hasta que se diagnosticó en estado de sobreexplotación. Para proteger al recurso, se decretaron diversas vedas, cerrándose completamente la pesquería a partir del año 1989, medida que se mantuvo hasta 1992 (1997:68).”

⁸¹ Em: <http://www.novafish.cl/pescados/loco.jpg>, acessado em fevereiro 2010.

Segundo o enunciado por Stotz, no século passado houve uma tendência à alta da extração nos anos setenta, que tem seu *peak* nos anos oitenta, para finalmente decair radicalmente na virada dos anos noventa devido a sua sobre-exploração. Tal flutuação é conseqüente com as experiências, recordações e apreciações dos tripulantes em relação à extração do loco. O momento do auge radical da exploração do molusco é conhecido como *la fiebre del loco*, momento, como aponta Stotz, no qual o molusco havia sido consolidado como produto de exportação. Além do produto alcançar seu maior nível de extração na história, alcança o preço mais alto de comercialização. A experiência desta *fiebre* se fez mais radical em pequenas comunidades costeiras do Chile, na medida que gerou um grande poder aquisitivo, poder que, em muitos casos, nunca se havia vivido anteriormente. Questão que provocou, portanto, uma grande circulação de dinheiro nessas localidades. Parte desta realidade foi bem retratada no filme de Andrés Wood chamada *La fiebre Del Loco* (2001). Muitos da segunda geração viveram, em diferentes formas e intensidades, a *fiebre del loco*, já que a maioria dos integrantes da terceira geração não haviam nascido e os da terceira ou estavam prestes a aposentar-se ou se encontravam ainda trabalhando como tripulantes, ou bem já estavam aposentados e com idade avançada para trabalhar como mergulhador.

Se para a primeira geração a indústria siderúrgica e o movimento portuário foram ícones da abundância do trabalho e com isso, da circulação de dinheiro em Corral, a *fiebre del loco* o foi para a segunda geração. No caso da *fiebre*, cabe ressaltar que o período de apogeu foi mais curto que o vivido pela primeira geração em relação à siderúrgica e o movimento portuário. Grande parte desta geração, então, como seus próprios integrantes insistem em afirmar, foi marcada por experiências de trabalho em torno da exploração do loco, sendo esta experiência marcada na memória. Desses momentos pode-se distinguir claramente um antes e um depois. Ademais, cabe destacar a diferença entre a pesca e o que foi a extração do loco, pois a primeira sempre foi considerada como prática de *sobrevivência*, de difícil vida frente às condições climáticas que afetam durante longos períodos do ano e de um ingresso moderado a baixo.

A *fiebre del loco* não teve um final feliz para o trabalho dos mergulhadores-marisqueiros da região. O alto número de mergulhadores trabalhando, juntamente com a lenta reprodução do loco, causaram praticamente um extermínio deste e outros mariscos, gerando escassez de recursos que se prolongou no tempo. Gustavo Arraya se

refere a esse momento, momento que teria fomentado a opção pelo trabalho de tripulante:

“Ya quería irme, porque en ese tiempo se había puesto medio difícil en la zona. Casi se exterminó, digamos, el recurso en aquel tiempo porque había mucho buzo mariscador. Cada vez que la mar estaba buena, habían 100, 200 buzos buceando en la zona y ya no quedaba nada. Y la gente del lugar que siempre siguió al recurso loco, que era el más apreciado, siempre le dieron duro hasta que no había. Después también ocurrió algunos fenómenos, alguna contaminación, no sé qué pasó, que desapareció de la zona, el erizo, el piure y todo eso, no hubo en un tiempo. ¡Se murió todo eso! Así que se puso difícil la cosa. También el recurso choro del ríos se murió. Ahora está repoblado porque volvieron a sembrar y a cerrar el río para manejarlo.”

A *fiebre del loco* pode ver-se como um dos estimulantes para o recrutamento massivo de tripulantes, na medida que gerou ingressos muito altos que não se encontravam disponíveis posteriormente. Assim, grande parte desta segunda geração de tripulantes, dos diferentes grupos que a moldam, trabalharam durante o período da febre do loco. O dinheiro ganho com a extração do loco foi extraordinário, algo que para alguns significou realizar eventos extraordinários, como a possibilidade de poder construir ou reformar uma casa. Tal como para o caso do salário do tripulante, a remuneração do trabalho no loco permitiu construir sonhos, desejos e futuros possíveis. Em síntese, grande parte do grupo que entrou a trabalhar como tripulante no momento da reabertura do sindicato está vinculado com um trabalho anterior no mar, seja na pesca e no mergulho, e na maioria dos casos dos tripulantes que eu conheci desta geração, viveu a *fiebre del loco*.

Um novo sindicato?

Desde sua reabertura, a direção do sindicato, oficialmente chamado de Sindicato de Tripulantes Transitoriamente Embarcados N°1, consagrou um padrão de gestão que centra suas atividades em um modelo de atribuição e contratação de tripulantes para diferentes empresas, como se fosse uma agência de contratação de tripulantes. A *reabertura*, praticamente um processo de reinvenção, foi encabeçada por Juan Carlos Inostroza, apelidado de *pelillo*, pois era conhecido na região por comprar *pelillo*, que é um tipo de alga que se encontra nas ribeiras do mar⁸². Juan Carlos não era de Corral, de fato, era de uma zona do interior da província de Valdivia, Paillaco, longe do mar e, se bem obteve toda a documentação necessária de tripulante, nunca embarcou. Apesar disso foi ele quem dirigiu o sindicato por longos períodos e foi reeleito várias vezes em seu cargo pela sua capacidade administrativa. Sobre sua chegada a Corral e posteriormente ao sindicato, assim como o início da reestruturação, Juan Carlos aponta:

“Yo trabajaba en los choros en Valdivia, por eso conozco a la gente de la zona porque le compraba algas, pescado. La primera vez que fui al sindicato, fue cuando vino un español. Él fue a ofrecer trabajo, pidió gente del sur. Los mismos españoles con lo que estamos trabajando ahora, la zona de ellos es similar a la nuestra, el clima es igual, la naturaleza es casi la misma, cuando vienen es como si estuvieran en su país. No, no tenía de idea que era, cómo era. Fui a ver, escuché y me gustó y de ahí fui a navegar. Yo había salido del Industrial de los Andes, después hice un curso en el Inacap⁸³, manutención en servicios Industriales, conocimientos en mecánica sí tenía. Había hecho una práctica y había trabajado seis años en una industria lechera, por lo que la parte mecánica la manejaba súper bien, la manejo súper bien todavía. De ahí me iba a embarcar y después se me presentó a revisar las cuentas y me quedé y nunca más salí a navegar. Esa empresa ya no existe, por eso ya no trabajamos con ella. Era española, de Galicia, vendió sus barcos después, pero en un comienzo inyectó mucha plata en el sindicato para capacitar a los nuevos tripulantes, igual estaba vinculada con la Agencia Candina. ”

Atualmente Juan Carlos Inostroza é tesoureiro da Federação de Tripulantes do Chile, ao mesmo tempo que mantém um cargo de tesoureiro no Sindicato de Corral. Sobre a gestão do sindicato, Juan Carlos comenta:

⁸² As pessoas recoletam a alga, depois a secan ao sol e a junta em sacos de nylon para vender-las.

⁸³ Instituto de Formação Técnica e Profissional com várias sedes no país.

“El sindicato hacia lo normal, lo que se hace en Chile no más. Era como sindicato chileno, para las empresas chilenas. Somos el único sindicato en Chile que hacemos esto, que negociamos con empresas de otros países. Somos los únicos que trabajamos de forma directa con la empresa y hacemos todo lo que hacen las empresas. Las empresas chilenas, por ejemplo, que tienen que pagar, ver la previsión de la gente, los seguros, todas esas cosas las hacemos nosotros.”

Sobre os tempos anteriores do sindicato, ele nota que:

“Antes había como trece personas, pero no había más gente preparada. Nadie se encargaba de preparar gente, era como un círculo cerrado, no le avisaban a nadie que había posibilidad de embarcarse. Nadie sabía nada, que se podía salir a navegar, que había expectativas de trabajo, nada.”

A consolidação do sindicato, sua reestrutura e abertura para novos integrantes tem a ver com a expansão das fronteiras laborais o qual há algo de fortuito também, e sobre isso Juan Carlos afirma:

“Candina era la administradora de los buques con los cuales trabajábamos nosotros. Entonces un administrador me conoció cuando yo comencé a trabajar en el sindicato, un español, entonces ese se fue a otra administradora que estaba en España, se fue a Gestra, y me dijo: yo no quiero trabajar con Candina, quiero trabajar directamente con el sindicato, yo te conozco cómo tu eres así que, eres capaz de trabajar directo. Sí, soy capaz de trabajar directo. Mejoramos los sueldos, mejoramos el sistema del sindicato y trabajamos. Ahí comenzamos con una y después a los dos años después la otra casa, porque vieron los resultados. Gestra es la administradora de los barcos de la empresa Calvo. Después ese señor se fue para la empresa Albacora y luego conocimos gente en Tuna Reefer. De ahí que tenemos gente trabajando con esas tres empresas⁸⁴ y con la agencia Candina.”

O espaço físico foi completamente reformado e modernizado. De um imóvel de um pavimento, passou para uma construção de dois pavimentos. Atualmente o primeiro piso possui uma ampla sala de reunião ou de aula totalmente equipada, uma academia, um banheiro e uma cozinha. Enquanto que no segundo piso está o gabinete do presidente do sindicato, a sala da secretaria, um banheiro, uma sala de estar com uma televisão

⁸⁴ Como assinalé anteriormente, e como se nota nos relatos das diferentes gerações, a indústria do comércio e transporte marítimo é muito volátil, com constates mudanças. Assim, dessas três empresas, só sobra a empresa Gestra que é a administradora dos barcos Calvo.

conectado com a antena digital, um reproduzidor de DVD, um de vídeo, um quadro de anúncios; ao lado desta sala há um pequeno dormitório com camarotes.

A nova gestão se consolidou com a firma de vários convênios, a partir do jogo de necessidades mútuas, estimulada pelo interesse da subsidiária chilena da Agência de Contratação e Administradoras de barco Candina, de origem espanhola. Segundo contam vários tripulantes, foi o próprio dono espanhol da agência quem visitou as instalações em Corral e de fato ficou surpreendido com o clima e a geografia da região, que se assemelha muito com a Galícia (fontes orais variadas). Posteriormente o sindicato começou a negociar diretamente com algumas das empresas que intermediava.

Com a reorganização do sindicato e com o estabelecimento de um número crescente de novos convênios com empresas chilenas e espanholas, o sindicato foi necessitando mais pessoal. Em um princípio, se procurou as pessoas que já tinham experiência como tripulante e, depois, o próprio sindicato, sua diretiva, foi incentivando a incorporação de novos sócios e a regularização dos tripulantes anteriores sob as novas normas internacionais. O sindicato então administrou alguns dos cursos OMI obrigatórios na sede de Corral, e outros em Valparaíso ou Puerto Montt, pois mais que nunca se necessitava de mão-de-obra porque o sindicato havia aberto suas fronteiras e havia se inserido, em parte, em um mercado global de trabalho parcialmente desterritorializado. Estes quatro cursos OMI obrigatórios são, com seus respectivos códigos: Curso de Técnicas Pessoais de Sobrevivência (OMI 1.19), Curso de Combate a Incêndios (OMI 1.20), Curso de Primeiros Socorros (OMI 1.13) e o Curso de Segurança Pessoal e Responsabilidade Social (OMI 1.21). Todos estes relativos à retificação dos convênios STWC 95.

Pode-se considerar então que o sindicato passou por três períodos. O período inicial que diz respeito à organização sindical dos tripulantes que já se encontravam trabalhando para a empresa naval Haverbeck-Skalweit que permite a fundação deste em 1939. Depois está o período em que o sindicato trabalha com a empresa chilena Transmare a partir de meados dos anos sessenta até fins dos anos setenta do século XX. Finalmente está o período da reabertura a fins dos anos 90 do mesmo século. Cada uma destas etapas é marcada por uma associação a empresas navais, com distintos âmbitos de operação: local, nacional e, finalmente, transnacional.

O sindicato chegou a ter uma página web, mas hoje em dia se encontra desativada. A cota mensal que paga cada filiado é de US \$ 30. Para poder pertencer atualmente ao sindicato, o interessado deve enviar uma carta-solicitação. Uma vez aceito, ele se mantém em um período probatório de cinco anos. Após esse período ele passa a ser sócio efetivo. Sobre tal questão do estatuto, Don Juan Carlos comenta:

“Los chicos mandan una carta. Y bueno, la mayoría de estos chicos son hijos de tripulantes, se presentan como aspirantes a socios. Tienen que estar cinco años para que sean socios, son 60 meses embarcados, para ver que comportamientos tienen ellos, que responsabilidades tienen. Porque cualquiera no puede ser socio. Porque, si se van ir para fuera, tienen que tener seriedad y responsabilidad. Y en cinco años y 60 meses se nota que gente es... si vamos seguir con ellos o no, porque algunos te han durado dos años y se dedican hacer otras cosas, menos a trabajar... entonces esa gente no nos sirve. Y bueno, la diferencia entre aspirante y socio es que no tienen derecho a voto y tienen la mitad de los beneficios. Por ejemplo, cuando tu te casas te dan un regalo, un valor, 50 mil pesos, al aspirante le dan 25 mil, por decirte algo. Cuando te nace un hijo te dan 40. Al aspirante 20. La cuota mortuoria por ejemplo, o sea, si al socio se le murió, está cubierta la señora, los hijos, los padres, el papá y la mamá, a los socios se les da 500 mil pesos, a ellos, se les da 250. Ese es el único beneficio que no tienen ellos. Si necesitan un préstamo por ejemplo, a ellos no se les da hasta que ellos estén programados para embarcar. El sindicato le presta plata a sus socios, que este momento son como 8 millones de pesos que andan “emprestados” entre todos los socios. Pero en relación a los aspirantes, nosotros no vamos recibir a nadie mientras no tengamos un cupo para embarcarlo, si no hay cupo, no recibió a nadie. Uno habla primero con las empresas, para que le den la práctica, y si hay posibilidad, ahí se estudia el caso. Y bueno este es un sindicato para personas activas, como lo dice el estatuto, podrán pertenecer al sindicato personas activas y que no reciban alguna jubilación por cualquier sistema, sea AFP⁸⁵ o Caja de Compensación.”

Sobre a composição do sindicato, um tripulante comenta:

“Nosotros de aquí de Corral somos cien personas más o menos que andamos en los barcos, bueno en compañías chilenas y extranjeras también. De afuera, o sea, de otros lugares hay muy pocos, creo yo que el 5% de la gente del sindicato es de otros lugares. Hay algunos chicos de Talcahuano, de Valparaíso y de Puerto Montt debe haber alguno por ahí. Otros son de Valdivia. Pero la mayoría somos de acá, somos todos corraleños. Me parece mucho que quisieron ser ellos no más, manejar la cosa interna como familia, no sé. Se fueron jubilando los papás digamos, y fueron dejando al hijo y nunca, nunca ampliaron el sindicato, siempre fueron pocas personas. Hasta que después ya empezó el sindicato como que a decaer. Entonces ahí empezaron a cambiar a gente más joven, cambiaron

⁸⁵ Administradoras de Fondos de Pensiones do sistema privado.

directiva y empezaron a meter más gente hasta que después se siguió metiendo a la gente joven y se nombró otra directiva. Y ahí ya empezaron a hacer mayores contactos, con compañías españolas, porque antes era casi solamente compañías chilenas, no más. Claro, igual salían al extranjero, pero los barcos eran de compañías chilenas. Ahora no, ahora ya tiene, que se yo, cinco o seis compañías me parece, extrajeras, con las cuales se tienen convenios.”

Atualmente o sindicato mantém cerca de 110 a 120 filiados, ao menos $\frac{3}{4}$ desses sócios efetivos e o resto aspirante. Não há um limite de idade, enquanto estiver ativo, não esteja filiado a algum sistema de pensões e esteja pagando a cota mensal.

No dia a dia, o sindicato administra os *relevos* (revezamentos) dos tripulantes dos barcos das diferentes companhias. Juan Carlos me relata que antigamente tudo se fazia por fax. Porém, atualmente, a maioria das informações fluem por email. É por meio da Internet que se coordena o fluxo de tripulantes corraleños, tanto dos desembarcam em alguma parte do mundo, como dos saem de Corral para revezar. A telefonia móvel e fixa também possui um papel fundamental, tanto para comunicar-se com os tripulantes em Corral como para estabelecer contato com as diferentes empresas conveniadas. Ademais, ante qualquer eventualidade, problemas, dúvidas, os tripulantes costumam fazer ligações ao sindicato desde o exterior. O sindicato é frequentemente visitado pelos tripulantes que estão em terra, seja para resolver algum tramite ou seja para esclarecer alguma duvida de trabalho, com isto, o sindicato acaba sendo um espaço de encontro entre os tripulantes que se encontram em terra. O sindicato também proporciona o pagamento dos salários para as famílias dos tripulantes que se encontram embarcado, estipulando previamente as quantias que serão trespasadas a seus familiares em Corral. Junto a isso o sindicato paga também as imposições do sistema de previdência social (que é privado no Chile) e recolhe a taxa de manutenção do sindicato.

Uma formação contínua.

Esta geração tem uma característica especial: a maioria obteve sua carta de embarque através de um exame escrito em alguma *Capitania de Porto* ou *Gobernación Marítima*, mas com o passar do tempo e na medida em que iam instaurando novos acordos legais internacionais que Chile havia retificado, estes homens fizeram diferentes tipos de cursos para regularizar sua matrícula de tripulante segundo as novas exigências de embarque. É interessante considerar também que esta geração compartilha com a terceira geração uma regulação que diz respeito à normatização de cursos, certificados e requerimentos de embarque, exceto por o fato que a segunda geração, em nenhum momento, teve que fazer o curso de formação para ser tripulante, somente atualizar e re(normatizar) sua condição já reconhecida de tripulante.

Frente a isso, o primeiro foi cursar os quatro cursos básicos OMI. O sindicato administrou e emprestou suas instalações para atualizar esta nova geração de tripulantes. Alguns cursos tiveram que ser feitos em cidades vizinhas como Valdivia ou Puerto Montt e também em Valparaíso. Além dos cursos mínimos obrigatórios para todos os tripulantes, muitos deles obtiveram diferentes certificados para barcos que manejam certas cargas específicas como: químicos, gás líquido, petróleo, etc. Estes certificados duram entre três a quatro anos, e para renova-los se deve pagar uma tarifa em alguma Capitania de Porto ou Gobernación Marítima pela sua renovação; em raras ocasiões se efetua algum curso novo.

O primeiro embarque e algumas rotas.

O primeiro embarque é sempre uma experiência radical, de ruptura. O primeiro embarque, tal como o manifestou a geração dos antigos, não se esquece. Para muitos, é a primeira vez que se sai de Corral e, para quase todos, é a primeira experiência de viajar de avião. O primeiro embarque se recorda com detalhes porque marca a diferença de viver uma vida de trabalho anterior frente a uma nova. Portanto o primeiro embarque é o início de uma afirmação identitária do trabalho de tripulante. Um evento que marca uma nova forma de viver.

Realizar e superar o primeiro embarque, com todas as dificuldades que possui, supõe um processo de transição, até que o tripulante volta a embarcar e reafirmar com isso sua opção de trabalho e de vida. Recordando que ao integrar-se ao sindicato, o tripulante o faz primeiramente como aspirante, só depois de cinco anos que o tripulante se torna membro pleno.

O primeiro embarque significa também o processo de aprendizagem no barco, quando se aprende um *modus operandi*, um saber-fazer (Woortmann & Woortmann 1998). Apesar de que praticamente quase todos os tripulantes desta geração tiveram experiências de trabalho anterior no mar, questão que lhes serve de preparação, o primeiro embarque não deixa de ser uma experiência totalmente nova e radical na sua vida. Dependendo dos barcos, se aprendem jargões novos, como no caso dos barcos espanhóis, onde alguns instrumentos e ferramentas tem nomes diferenciados.

Gustavo Arraya recorda que se encontrava trabalhando em uma florestal quando um amigo lhe foi avisar que estavam chamando-o no sindicato, onde se lhe informo que teria que ir-se no dia seguinte, depois de estar esperando oito meses por uma possibilidade de embarque. Gustavo não pensou duas vezes em aceitar a oportunidade. Ele já havia feito todos os trâmites prévios a um primeiro embarque, como: vacinado contra a febre amarela, exame médico, feia a Libreta Panamenha de embarque e estar em dia com os diferentes certificados necessários. Gustavo se apresentou no sindicato onde buscou toda sua documentação, seu *viático* (taxa de dinheiro para gastos relativos a transporte e alimentação), um fax com uma cópia da passagem de vôo internacional e uma passagem de ônibus de Valdivia a Santiago. O percurso, no qual foi acompanhado

de outra pessoa que embarcava também pela primeira vez, contemplava um vôo a Madri com escala no Rio de Janeiro, de Madri a Santiago de Compostela e de ali em taxi para onde estivesse o barco. Porém chegar ao barco neste seu primeiro embarque não foi nada fácil como bem relata Gustavo:

“Nos costó ese primer viaje, fuimos como a la suerte porque el avión tuvo un accidente en Brasil. Se les quemaron los neumáticos al avión, tuvo un frenazo fuerte porque estaba empezando a despegar, no a despegar, digamos a salir por la pista despegue y detectaron un incendio en algún motor por ahí. Así que el frenazo que dió el piloto del avión se descargó los neumáticos. Así que estuvimos dos días ahí en Rio, esperando que manden los neumáticos desde España, ¡Gratis! Esperando que repararen el avión, porque no había otro avión de repuesto para mandar a los pasajeros. Era un avión grande, parece que íbamos 400. Y en ese lapso perdimos el contacto con el taxista en España, porque se suponía que íbamos a llegar en el vuelo de dos días antes, a una hora específica. Y el taxista espera hasta cierta hora, y si no llega el vuelo ya se va, y pierde los contactos hasta que le avisen de nuevo. Y era un fin de semana, y los fines de semana las oficinas de la compañía no trabajan. Además también venia equivocado el Puerto, el fax decía Puerto de Vigo. Ya bueno, no fue tanto problema, llegamos allá, buscamos cualquier taxi, total allá en el barco tienen que cancelar el valor del taxi. Fuimos a Vigo en un taxi, recorrimos el puerto entero, fuimos a la capitanía de puerto, fuimos a todos los lugares que tenía que ver con recalada de buques y todo eso, y nos dijeron: aquí no hay recalado y no hay por recalar ningún barco con ese nombre. Y después fuimos donde el capitán de puerto, donde el piloto que entraba los barcos, el práctico de puerto, dijo: “yo hace dos días atrás entré un barco que se llama Montealegre.” ¿Montealegre, Montealegre, estará equivocado el nombre del barco? “¿Y dónde ese barco?”. Tal parte, vamos ver el muelle. Llegamos al muelle, ya, en ese momento andábamos a pie porque el taxi ya nos había dejado – que lo pagamos nosotros. Andábamos con los bolsos y todo, así a la rastra por las calle preguntando, hasta que llegamos donde estaba el barco. Había un portón, había un guardia, preguntamos ahí que tripulación tiene el barco, dijo “no sé, hay españoles, pero también hay africanos dijo, hay negros”. Nosotros dijimos: ¿podemos entrar hablar con alguien?. Dijo: el capitán y el primer oficial salieron hace poco rato, pero van a volver pronto creo, no pueden entrar al recinto porque es privado. “Ud. puede llamar alguien del barco...”. Dijo: “sí, el barco es Montealegre”. Dijimos: “¿pero es un mercante?”. “No – dijo -, es un pesquero”. “Ah no, nosotros vamos a un mercante”. El nuestro era Montelaura. Bueno quedamos esperando y dijimos “si conocían a ese barco”, “Ah sí, es de la misma compañía, pero no está aquí, esperen al capitán que él tiene que saber algo o algún teléfono tiene que tener de alguien de la compañía.” Así que ahí esperamos, como una media hora, de repente ya apareció, así que él empezó hacer contactos, a llamar para diferentes lugares, hasta que se comunicó con alguien y le mandaron a decir que se hiciera cargo él de nosotros, que nos llevara al hotel a dormir hasta el día siguiente, porque ya era de noche. Así que nos pagó todo el hotel, con alojamiento, con comida, y al día siguiente vino el taxi a recogernos para llevarnos al barco, el barco estaba en Villagarcía, en otro puerto, más retirado. Llegamos al barco al día siguiente, tipo 11 de la mañana.”

Gustavo reflete sobre suas primeiras experiências de trabalho nessa companhia, na qual trabalha até hoje, onde importa tanto que fosse um convenio novo para o sindicato, como o futuro para os novos tripulantes, o que lhe motiva seguir em diante frente aos infortúnios:

“Al principio el trato no era muy bueno, porque estábamos recién empezando en la compañía, los españoles eran medios jodidos. Al principio nos trataban bien mal, pero a poco nos fuimos recuperando. De principio uno era, digamos, más reservado en sus determinaciones, porque recién estábamos empezando y queríamos sacar la cosa adelante para abrir un camino digamos en esas compañías que recién estábamos entrando. Así que aguantábamos y jaguantábamos! De a poco ya se nos fueron dando mejor las cosas, fuimos cambiando de barco, y conociendo a la gente más tiempo. Pero claro que hubo bastantes problemas al principio. Algunas veces daban ganas de pescar la maleta y venirse, dejar todo tirado. Pero había que mirar para atrás, porque venían otros compañeros, chicos más jóvenes igual que estaban con nosotros, y bueno seguimos aguantando. Y bueno, después con los años comenzamos a conocer gente de la misma compañía de otros barcos, ya gente que pensaba de otra forma, que tenía mejores relaciones con nosotros. Al final uno de los capitanes de los barcos dijo “yo quiero dejar aquí gente fija, porque he visto que ha pasado bastante gente por aquí y voy escoger lo mejor”. Así que fue dejando gente, gente ahí en ese barco, fuimos quedando, quedamos cuatro personas y de los cuatros, todavía quedamos tres. Ya llevamos seis años en ese barco, fijo con ellos; los españoles están ahí, el capitán, el jefe de máquinas, y también hay cubanos.”

Juan Pablo Olivares também me relata sua primeira experiência:

“Bueno lo más lejos que había salido de Corral fue cuando estaba haciendo los cursos allá en Valparaíso para formarme como tripulante, esos que estaba dando el sindicato para quienes estaba interesados. Estuve diez días ahí en Valparaíso, entonces, imaginase, ese fue el mayor tiempo y el lugar más lejano que ya estive de mi casa. Después que me echaron del trabajo, por ausencia laboral, yo en la verdad había pedido vacaciones para poder hacer los cursos, estaba 3 meses sin trabajar; así que, a pesar de todas las dudas, fue un alivio cuando llegó la posibilidad de embarcarme. Pero imagínate, pegarme ese pique, tan largo y tan lejos, o sea, no era por el trabajo, porque uno está acostumbrado al trabajo, pero lo principal es dejar a la familia. Lo peor es dejar a la familia, que te cuesta un poco, y la otra cosa era, como te dijera yo, el asunto de que vas a otro país, y no sabes cómo te tratan, con que gente te vas a meter, quienes son. Pero gracias a Dios, donde he ido había gente de Corral, y aquí, por lo menos, todos nos conocemos. Pero lo que son jefes, oficiales, tu no los conoces,

entonces... bueno, la forma de hablar, el español te habla, pero de repente cosas que no les entiendes. De repente te hablan en gallego, y que tu no lo entiendes. Siempre fue mi sueño andar en tren, soñaba con andar en tren. Y la primera cuestión a la que me subo es a un avión. Aquí, cuándo yo iba a pensar en andar en un avión! Y casi tres días de viaje. El vuelo fue de Santiago a Londres, y de Londres ... no me acuerdo como se llama...pasamos por dos países Africanos y de ahí nos fuimos a la Isla Mauricio, donde estaba el barco. Las islas de Mauricio son islas pequeñas, pequeñitas. Y cuando llegué, no pasó ni un día y ya estaba de guardia, durante la noche y al otro día pum! Partir, salir a la mar. Entonces fue todo muy rápido. Me acuerdo que viajé con un amigo, un compañero que iba de camarero, él al menos ya había andado antes. Aparte de que éramos amigos y todo, cuando me veía medio tristón, él me levantaba el ánimo. Los dos primeros meses no más cuesta, ahí uno siente, la amistad por un lado, y la ausencia de mi familia. De repente uno se tiene que retener las lágrimas. Pero, a mí me costó bastante los dos meses. Fueron dos o tres meses que anduve mal, después ya, ya no. Ahora ya estoy acostumbrado, ya sé lo que tengo que hacer. Ya después te acostumbras, te acostumbras.”

Don Waldo Barrientos também me relatou sobre sua primeira experiência:

“Ah, el primer embarque parecía un tony⁸⁶. Ahí porque sin hablar inglés, francés, salí y me fui sólo más encima. No sabía dónde estaba Madagascar porque para saber dónde queda un país hay que tener estudios. Yo me fui así no más o sea sabía que me iba ir a Santiago a tomar un avión, pasaba por Francia y me iba a Madagascar. Y me fui no más, imagínate, ahí para ser primera vez. Así estuve ahí bien anecdótico, cinco días de viaje.”

A segunda geração viveu um processo completamente diferente ao vivido pela primeira, em especial, desde a reabertura do sindicato e a efetivação de convênios com empresas espanholas. Processo que tem a ver com a transnacionalização do trabalho do tripulante. Agora, já não se saía desde Chile de barco, mas sim que se ia e voltava, salvo raras exceções (como quando um barco tivesse rota para Chile) de avião, consolidando novos e diferenciados imaginários da viagem em contraste às outras gerações. Assim parte do estranhamento inicial do primeiro embarque radica em sair de Corral, de Valdivia e sobretudo de Chile por avião a diferentes partes do mundo, conformando com estas experiências, as primeiras cartografias pessoais do mundo e do trabalho dele no mundo.

Sobre algumas diferenças lingüísticas, também denotadas por Juan Pablo Olivares, e o trato com o passar do tempo, Gustavo distingue:

⁸⁶ É una referência a um típico palhaço de circo.

“Yo conocía los barcos, pero trabajar en un barco digamos directamente, como tripulante, no había estado nunca, y de principio, claro se hizo un poco complicado porque había cosas que aprender. El trabajo no fue tan difícil, aprender a acostumbrarse, digamos a los términos que utilizaban en diferentes cosas, en diferentes herramientas. Ellos les dicen otros nombres, por ejemplo aquí uno le llama a un formón, cierto, por hablar de una herramienta, ellos le llaman trencha. Uno está acostumbrado aquí a decirle una maceta, un combo algo así, ellos allá le llamaban mandarí. Uno le llama aquí retilla y allá pata de cabra. A las ampolletas, por ejemplo, allá le llaman bombilla. Así le van cambiando los nombres de las cosas. Bueno fuimos aprendiendo de a poco. Bueno hay cosas que realmente fuimos sin saber, pero había gente abordo que sabía, aprendimos rápido, no tuvimos mayores problemas en ese sentido. Los problemas graves que tuvimos al principio, fue el trato más que nada, del capitán que era bien jodido y de un oficial igual que estaba abordo. De repente, era un mal trato. Así que igual después con el tiempo fuimos aprendiendo nosotros que no nos dejaran pasar a llevar. Si ellos decían algo nosotros también le contestábamos, hasta que una vez le paramos el barco también, una vez en Venezuela.”

Esse difícil trato se viu refletido na incômoda situação vivida em seu primeiro embarque relativo ao tempo de duração do embarque:

“Mi primer embarque duró once meses seguidos. El capitán era jodido y no nos quería dar el desembarque en otros puertos, no hasta llegar a España. Como nosotros no conocíamos mucho el movimiento, obligados a aguantar. No, no, porque el contrato decía ocho meses cierto? – ya – Entonces, como el capitán era fregado, nos tocó salir antes de ocho meses de España y tuvimos que aguantar el viaje que venía por delante, hasta volver a España de nuevo, por eso hicimos once meses”

Sobre o trabalho e as rotas durante esse tempo, Gustavo comenta:

“En este barco he recorrido yo bastantes lugares. He recorrido casi la mayoría afuera, he recorrido Europa, he estado en Irlanda, en Italia, España, Francia, Islas Canarias. Después yendo por abajo, bueno ahí Almería, Celta, países árabes esos que están ahí, unos cuantos de esos que están el Mediterráneo. Después todos los países del Golfo Pérsico, Yemen, Islas Cérchele, Magadascar, Islas Mauricio, Kenia, parte de África por acá, Costa de Marfil, Marruecos. Después por acá Brasil, Venezuela, Panamá, Salvador, México, Colombia. Así se me escapan otros lugares que no me acuerdo que de repente vamos por casualidad. Bueno hay que considerar que estos barcos son barcos frigoríficos, entonces hacen bastante tiempo en puerto, para descarga y carga, normalmente se hace entre 12 y 20 días más o menos, la estadía del buque. Íbamos para las islas de Seychelles, que están ahí en el océano Índico, hacíamos ruta por el Atlántico, después entramos al Mediterráneo, Mar Rojo y de ahí al océano Índico. Allá descargábamos materiales y pertrecho para los barcos de pesca y luego cargábamos atún, que es a lo que se dedica la compañía, atún en bruto

digamos congelado. Este lo traemos hasta España para que lo elaboren. Ahí están las plantas. No volvíamos y, a veces, bueno a veces se pasaba dejar pescado a algunas partes, se pasaba dejar a Italia de repente, y después a España. Ese trayecto demora normalmente ida y vuelta 3 meses, aproximadamente un viaje de eses. Y bueno los once meses en el buque, yendo a diferentes lugares y estando en diferentes puertos. Y de navegación hasta ahí, en el mar eran 22 días, sin pisar tierra.”

O fato de uma companhia ser proprietária de barcos mercantes onde trabalham corraleños, ou o fato que trabalhe com a carga de atum e também que recale em portos da Galícia faz com que esporadicamente se encontrem barcos com corraleños seja em Espanha ou em algum porto na África. A respeito Willy Ramírez comenta:

“Hay veces que coinciden los barcos. Él puede andar en otro y yo ando en otro y nos juntamos en el puerto, suponte tú en África, en cualquier puerto por ahí. Salimos a tierra y nos juntamos, él va a verme a mi barco y yo al suyo.”

Juan Pablo Olivares aponta sobre a possibilidade dos encontros entre eles ellos:

“Si son de la misma compañía y aunque no sea de la misma compañía igual. Por lo menos en España de repente se juntan los de la Calvo con los de Galdar, los de Albacoras llegan así los barcos, sabes que hay un chileno un cabro aquí un cabro de Corral y vas y te decían ya pase no más.”

O encontro entre os barcos em portos pequenos como em Galícia, que tem poucos lugares, se faz por contato visual, pois se reconhece o barco e a companhia onde andam outros corraleños. Para o caso de portos maiores, os tripulantes são avisados às vezes pelo práctico, por estivadores ou pelo próprio capitão do navio que soube que nas redondezas há um barco com outros corraleños e avisa a sua tripulação. Quando se encontram às vezes combinam jogos de futebol e festejam em algum bar. Ademais, como há chilenos, e inclusive corraleños que se radicaram na Espanha, festejam às vezes em suas casas.

O trabalho e a vida do tripulante.

“El trabajo de navegante, pienso yo, es un trabajo fuera de lo común. Porque es como algo de loco esta cuestión, es como estar en la cárcel los ocho meses. Porque usted esta encerrado en el metro cuadrado no más. Incluso después que usted se baja del barco aquí siente, que a veces, cuando quiere correr o jugar fútbol, las piernas no tienen fuerza, porque uno trabaja así como le digo, en el metro cuadrado no más. No es mucho el ejercicio físico que hace, digamos, más que nada los brazos y las piernas muy poco. Porque siempre está casi haciendo trabajos parados. Por ejemplo, en trabajos que hay que reparar esto, se hace estar en el mismo sitio, trabajando más que nada, los brazos nada más... (Gustavo Araya).”

“En general, los barcos tienen la misma rutina... (Willy Ramírez)”

O trabalho de tripulante desta geração, em suas diferentes experiências, marca diferenças significativas frente à geração anterior, diferenças que recaem sobretudo no sistema de trabalho e contratação. Excetuando os casos dos tripulantes que trabalharam e se inseriram em empresas de cabotagem nacional, as novas contratações significam uma ausência absoluta do tripulante em casa, por um período entre sete a onze meses do ano. Há, portanto, uma radicalização da experiência de tripulante em relação à ausência, ao período de trabalho e, sobretudo, à permanência no barco que se transforma, por longos períodos, em uma residência, como aponta Gustavo Araya:

“Uno vive en el barco los 11 meses, los 9 meses que está abordo los vive en el barco. El barco tiene de todo, es como un hotel, digamos. En el barco hay cocinero, hay camarero, está todo lo que puede necesitar uno. Hay barcos que son camarotes dobles, hay otros que son individuales. Hay otros barcos que tienen camarotes más grandes para más personas también, pero a los que yo ando, son de dos y uno. Los camarotes son separados: la gente de máquinas en un lugar, los de cubierta en otro.”

Os contratos estabelecidos, seja inicialmente pela Agência Candina ou os que realizou posteriormente o próprio sindicato, eram em sua maioria de nove meses. Hoje em dia a maioria está na base de sete ou oito meses, “mais menos um mês”, que significa que, dependendo onde se encontra o barco, a empresa pode encontrar conveniente

desembarcar o tripulante com seis ou sete meses ou bem com oito ou nove meses.

As férias de um tripulante estão relacionadas com a condição dos relevos, ou seja, as pessoas que substituem as pessoas que desembarcam nas mesmas categorias de trabalho; um tripulante de convés substitui um tripulante de convés. O tempo de desembarque e a duração deste está estreitamente marcado pelos relevos (revezamentos). A respeito Gustavo esclarece:

“Ahora me tocó a mí descansar casi 4 meses, pero hay vueltas que me toca 45 días no más. Porque así van rotando, digamos, los relevos. Siempre somos los mismos, entonces vamos dando vueltas. Un año le toca la vuelta larga y el otro año una vuelta corta de descanso.”

Resulta interessante pensar também no tempo de estar em casa, que dificilmente pode considerar-se como férias. De fato, apenas uma minoria das empresas onde navegam os tripulantes paga um soldo em terra. A respeito Gustavo aponta:

“Uno vive en tierra del ahorro que uno se hace en el barco, porque los contratos son temporales, son por los 8 meses que uno está allá. Y después se hace cuenta que está cesante porque la compañía donde yo estoy lamentablemente no nos paga nada a nosotros cuando estamos en tierra. Pero hay otras compañías que si pagan. Otras compañías que les pagan el sueldo base, digamos, de lo que gana a bordo. El sueldo base es casi la mitad de lo que uno gana, más o menos. Claro, para que se embarquen de nuevo. Si, pero bueno esa plata se la dan ellos de vuelta cuando ese embarcan de nuevo, en el barco se la cancelan. A nosotros esta compañía no nos paga, lo único de bueno que tiene que hay estabilidad laboral uno está seguro que va tener su trabajo el otro año. Porque ya está fijo ahí, viene descansar tranquilamente, sabiendo que el otro año va ir al tal día se va embarcar o tal mes de nuevo va volver allá, y va tener su trabajo seguro 8 meses más. Y ahí se va hacer un ahorro en esos 8 meses.”

O tempo de estar em casa implica, então, uma estratégia de economia prévia, seja pela sua esposa ou por eles. Às vezes a estadia pode ser radicalmente curta, pois se se apresenta um embarque melhor em outra ou na mesma companhia muitas vezes os tripulantes embarcam sem sequer passar um mês em terra. De fato fui informado de alguns casos que eles permaneceram somente duas semanas ou menos inclusive. Não obstante, estadias mais longas significam viver das economias e considerar que, entre um intervalo e outro, o tripulante está desempregado. Parte dessas economias pode ser planejada pela sua esposa quem dispõe, a seu modo, o gasto mensal; outra parte é com a economia mensal que o tripulante faz a bordo, com o dinheiro que não envia pra casa.

Muitas vezes pertencente ao trabalho correspondente a horas extras, ou bem a trabalhos extraordinários efetuados a bordo que recebem uma gratificação especial.

Outro aspecto interessante é a opção de seguir ou não no mesmo barco, sobretudo quando não há um vínculo laboral que determine a continuação do tripulante no mesmo barco ou na mesma empresa. As empresas que pagam um salário em terra são exceções raras. Assim, depois de cada embarque aparece sempre o paradoxo de voltar ou não à mesma companhia. Sobre isto há, claro, vivências, opiniões e reflexões diferentes entre os tripulantes. Gustavo opina que:

“Digamos que es como una forma de mantenerse en un lugar estable de trabajo. Porque igual se puede ir cambiando uno de compañía. Pero en la otra compañía si usted tiene algún problema y ya lo dejan de lado y tiene que volver a pedir embarque en otra compañía, y estar esperando, casi más tiempo del que uno está cuando baja de un barco y está de vacaciones digamos, o de descanso. Hay gente que igual anda de compañía en compañía. Pero a veces están 6 meses, 7 meses en tierra y no pillan embarque, porque las compañías igual ven digamos la cantidad de tiempo que está embarcado una persona. Se ven, por ejemplo, que ha tenido 5 años en un barco, entonces dicen: “Ah, esta es una persona responsable, estuvo 5 años en un barco, por algo estuvo ahí”. En cambio, quien va de un barco a otro barco, a otro barco, a otro barco, dicen: “No, este anda de lado a lado, - problemático -, claro, problemático.”

Na medida que fui conhecendo melhor a realidade e as dificuldades do trabalho de tripulante lhes perguntei a alguns sobre as condições ou atitudes que um tripulante deveria ter para realizar seu trabalho. Gustavo opinou que:

“Yo pienso que las condiciones para soportar el trabajo como este, más que nada tener un poco de vocación para eso, que le guste, que le guste el mar, y ser una persona más o menos, digamos, responsable, en un sentido, en todo el sentido de la palabra, digamos tanto en el sentido laboral como en el sentido familiar. Porque son factores que influyen harto en el trabajo. Porque así como le digo responsabilidad en el trabajo, en el tiempo de horario, y todo eso, porque hay tiempo libre que uno se dedica se puede, se puede largar por ahí, y a la hora de trabajar llega, que se yo, en mal estado, o no llega. Y en el caso del sentido familiar es para ser responsable, se pilla con un montón de cosas uno fuera de su país. Imagínate que después de estar 8 meses fuera de la casa, si pilla de repente por ahí una movida y se larga por ahí sin pensar nada y dejar de repente la escoba en la familia o algo así. Hay que tener bien clara la película. No todo el mundo aguanta tanto tiempo, hay chicos que van, aguantan el tiempo porque están obligados a aguantarlo. Porque sino cumplen con el contrato, usted tiene cancelarse los gastos de su bolsillo y viajar de allá significa un gasto grande, por lo menos tienen gastar un mes de sueldo para

llegar hasta acá. Él que se quiere venir, ya sabe, tiene pagárselas del bolsillo, o bueno, salvo el caso que sea un problema que haya tenido y tenga la razón, tienen que pagarle los pasajes y todo de vuelta. Pero uno se quiere venir por las de uno, porque no le gusta y la cuestión, tiene que costearse los gastos de su bolsillo.”

Assim, as condições de trabalho referenciadas apontam como a maior dificuldade: sobrelevar a longa ausência-distância de casa. Dificuldade que se sobreleva ao ser pai de família para poder garantir o sustento necessário para o grupo familiar. Por isso alguns tripulantes opinam que aos novos e jovens tripulantes, os da terceira geração, se lhes faz mais difícil, pois eles são na maioria dos casos, filhos e não pais. Pensar no tempo de trabalho é pensar também no contrato. Um contrato que implica um trabalho por um número x de meses de trabalho. São muito raros os casos em que alguém – ao menos de Corral, dos tripulantes vinculados ao sindicato – não cumpra o contrato, tanto pelo alto valor que implica um retorno antecipado, auto-custeado, como também pelo fato do tripulante marcar negativamente suas possibilidades futuras de trabalho.

Porém sobre a possibilidade de mudar-se, Juan Pablo Olivares tem outra opinião e uma experiência peculiar em relação a revezamentos:

“Que sacas de matarte, darle tus pulmones a una compañía que te tiene tantos meses y no te favorece en pagarte en tierra, que no te da un incentivo. Cuando anduve, no anduve mal, pero me alcanzaba, pero no era lo suficiente y a veces te alargaban la campaña, ocho, nueve, once meses estuve en ese barco. Y cuando se presentó la oportunidad de esta otra compañía, el presidente del sindicato me dijo que necesitaban un mecánico, yo andaba ahí de engrasador y ahí hacía reemplazo de caldereta, pero me pagaban en dólares, mientras que en la otra sería en Euros. Yo llevaba catorce días en la casa, bueno, como diez días llevaba cuando me dijo que había esa posibilidad. Bueno, ahí lo tuve que conversar con mi familia, porque no querían que me fuese. Pero al final es un bien para mi hija que está estudiando, para los chicos, para la casa misma. Agachar la oreja y partir. Pero te vas con, aparte de once meses te vas sin descansar nada y estar catorce día y no disfrutar la familia, ellos quedan con pena y uno se va como si no volviera, que si cuando me desembarqué el barco estaba ahí mismo, todavía estaba ahí. Si cuando me vieron los mismos me decían “loco”, porque me desembarqué de ese puerto de Puebla y el barco que me fui a embarcar estaba en Puebla. Me encontraron ahí, me fui a tomar una cerveza ahí en el bar. El compadre Manolo, dueño de un bar de ahí del puerto, me dijo “y tú no te fuiste”. No si fui a la casa y volví. Ya me dijo: eso es de loco, claro de loco.”

A diferença das férias entre os integrantes da dotação do barco, os chilenos e os espanhóis é radical, como aponta Willy Ramírez:

“A diferencia de los españoles que hacen cuatro meses, nosotros hacíamos once. Si yo igual estuve once meses, ellos se iban y volvían y se volvían a ir y nosotros seguíamos ahí, nos tocaban dos campañas ahí.”

Sobre o trabalho de máquinas e de convés, Juan Pablo Olivares aponta:

“La diferencia que hay es que los de máquina, estamos todo el día metido lo que es máquina y los de cubierta están todo el día metido lo que es cubierta. En los comedores, ahí estamos nos pillamos a la hora de almuerzo, once, cena. Es la parte que más que te ves y comparte, que igual uno tira la talla así que cuando uno sale a la cubierta a trabajar o cortar algo por ahí y cortar y hayan pasado y tiene limpiecito, de repente pasan tallas pero más de eso no. Como decir de repente: chucha, estamos trabajando aquí y, puta, ya llegaron los de máquinas a cagarla, mira como teníamos pintado, una cosa así. Pero hay que hacerlo si mandan lo otro. Pero son cosas de trabajo, pero no más allá. Bueno yo nunca he tenido ese detalle que ando embarcado, que pase una cosa más allá que una talla, que de repente los genios que como sean, y depende de la persona también.”

Como tenho assinalado anteriormente, muitos dos tripulantes associados ao sindicato de tripulantes de Corral trabalham em empresas espanholas, mas alguns trabalham em empresas que tem oficiais de outras nacionalidades, onde prima o inglês como meio de comunicação. Vários tripulantes me insistem que se trata de um inglês mínimo, a respeito Willy Ramírez assinala:

“Entonces no es mucho el inglés de puente, igual lo que se usa es siempre lo mismo para las maniobras. El inglés no te cambia, siempre es el mismo, las órdenes del timón, de los puntos del barco donde está la popa, la proa. Siempre van a ser las mismas palabras, no van a cambiar. Es como se sabe de memoria sin que le digan a uno. Pero igual hay que saber un poco de inglés si te cambian de barco y tiene otro sistema, hay palabras que tú no sabes y tiene que aprender.”

Esse inglês mínimo lhes serve para comunicar-se também em portos que não sejam de fala hispânica, gerando-se um vocabulário mínimo que lhes permite inter-atuar. Nesses casos, prima muito a linguagem de sinais.

Por outro lado, cabe destacar que pensar o futuro, para os tripulantes, parece estar sempre inter-relacionado com retirar-se do trabalho. A diferença da geração anterior que se encontra aposentada, o futuro é algo que se vai pensando cada vez mais com o passo

dos anos. Porém o futuro se pensa, tal como o passado, desde o presente e, nesse sentido, se o trabalho e o salário do tripulante lhe permite realizar empreendimentos dificilmente realizáveis de outros modos, quando se olha o presente, se olha os projetos realizados e os por realizar. Olhar o futuro é sem dúvida um cálculo do qual se quer ou falta por realizar, assim, muitas vezes ao considerar o momento de retirar-se, está vinculado com uma contabilidade, sempre por campanhas, relativas a projetos como reformar a casa ou poder pagar os estudos universitários de algum filho/a. A vontade de ficar sempre é presente e a aposentadoria sempre se contrapõe com o ponto mais sensível: estar longe da família e como isso implica perder momentos únicos. Gustavo comenta a respeito:

“Yo pienso hacer unos cuatro años más antes de retirarme, ya no, no trabajo más en la marina porque, bueno, me he perdido muchas cosas bonitas de la familia, la infancia de mis niños, todo eso, me lo he perdido. Es que, digamos, uno se ha sacrificado todo este tiempo más que nada, digamos, por la familia, por los hijos, tratando de hacerse algo, un ahorro, para tener algo para poder darle estudios a sus hijos... pero ya creo que ha llegado el tiempo límite, un par de años más ya no más y ya me quedo.”

Agora o retiro significa reinsserir-se laboralmente também e é ali onde entram todas as dúvidas e o retiro se faz incerto, pois as possibilidades laborais com um nível de ingresso semelhante ao ganhado como tripulante, é dizer, entre 1200 a 1500 dólares, são remotas. De certa forma, a instância do retiro se vai renovando com o passar do tempo, um tempo beira *umas duas ou três campanhas mais*.

Alguns jogos de alteridade/identidade.

Como explorei e distingui com a primeira geração, as construções identitárias e as experiências de alteridade vivenciadas pelos tripulantes estão marcadas pela sua experiência de trabalho, pelas formas que esta experiência foi vivida e as condições que marcaram suas possibilidades. Sem dúvida o contexto local também se mantém como prisma de referências, neste caso, Corral ou Chaihuín frente a tantos outros lugares por onde o tripulante vai tomando contato. De todas as maneiras, aparecem novas referências identitárias e novas possibilidades de construções de alteridades.

¿Y cómo es esto de viajar por todo el mundo y de repente después llegar a Chaihuín?

“Claro, es diferente, uno allá se encuentra con tantas diferentes culturas y todas esas cosas, y comparando lugares. He recorrido hartoo el mundo y he encontrado, a ver, muy pocos lugares digamos que sean hermosos como el sur de Chile. Tuve en una Isla que se llama Seychelles, que es una isla preciosísima, lo más lindo que he pisado creo, bonita, muy bonita, pero como estos lugares no he pisado casi ninguno. Tan bonitos como estos.”

¿Hay alguna cosa que le hace pensar y volver aquí? ¿Usted se iría ir a vivir a otro lugar o no?

“No, no, pienso que no. Digamos, dentro del país o fuera del país tampoco, porque no me gusta la ciudad, me gusta el campo, me gusta la tranquilidad, y pienso que no. No. Me quedaría porque ya estoy establecido aquí y, bueno, lo que hace venir aquí a uno de vuelta es la familia, los hijos y todas esas cosas. La gente aquí del lugar, normalmente, no le gusta salir de acá, se ha dado cuenta que la mayoría de los chicos se quedan aquí no más, estudian y se van quedando aquí en Chaihuín, se van dedicando a la pesca. Como la gente que está aquí acostumbrada a vivir el día no más, si se puede trabajar se trabaja, sino no trabaja.”

Nesse espelho de jogos de alteridades possíveis, aparece também uma distinção entre as pessoas do barco, os tripulantes, os não tripulantes, a gente de terra, gente de terra da localidade de origem e das que se vão conhecendo, algo não tão incomum sobretudo se considerarmos que as companhias relativas ao transporte de atum recalam constantemente nos mesmos lugares. A respeito Gustavo diz:

“Donde uno ya conoce, por ejemplo va España, y dice ha voy a este puerto, voy a ver a este, a este otro, ya conozco a éste, a esta otra persona, voy a ver a mi amigo, que se yo, y cambia de rutina, cambia de rutina, se olvida un poco del

barco, porque sale a dar una vuelta por ahí, conversa con la gente que está en tierra. Porque la gente que está en tierra es diferente a uno, pienso yo, la encuentro diferente porque ellos están viviendo un mundo aparte. Uno aquí en el barco, imagínese 22 días navegando, siempre viendo las mismas caras, ya después no tiene que hablar; viendo a veces mar y cielo no más, no hay ni gaviotas afuera en la altura.”

Este relato aponta também outra das dificuldades vividas pelos tripulantes em seu lugar de trabalho, referida ao fato de conviver durante muito tempo com a mesma gente, especialmente quando a navegação é longa e não param em algum porto. Questão que aparece como um aspecto identitário do trabalho do tripulante, que está vinculada à confinção em um mesmo espaço com as mesmas pessoas sob um sistema hierárquico preestabelecido e não alterável, tal como o quadro proposto por Goffman para a análise de instituições totais (1961). A convivência no barco, e como se vive, está marcada etnicamente. Há uma clara distinção de comportamento entre chilenos e espanhóis, como também entre tripulantes de Corral e de Valparaíso. Assim, Gustavo se refere ao temperamento dos espanhóis que, diga-se de passagem, possuem os cargos de chefia no barco:

“Igual nos peleamos en el barco. Hay, de repente, malos rollos en el barco. Por ejemplo, cuando hay un problema pequeño que sé yo, de repente, se hace grande, por la tensión, hay mucha tensión. Ya empieza a estar de mal humor uno por estar tantos días encerrados en el barco, empieza a aburrirse. Pero al principio, era más difícil los problemas porque usted sabe, no sé, bueno yo aprendí mucho de los españoles que ellos tienen, tienen una parte especial, que ellos por ejemplo pueden discutir con usted cierto, ya yo discuto con un español aquí ya apunto de agarrarnos de los cuellos, pero no llegan hasta ese límite, apunto de agarrarse de los cuellos y al rato ya se les olvidó todo, o sea no mezclan digamos la discusión del trabajo con lo que es la amistad, es totalmente diferente. Y de eso se ha aprendido mucho, porque nosotros los chilenos somos rencorosos normalmente, uno se pelea con alguien y después nunca más lo quiere mirar, y ahora no, estamos acostumbrados a ese sistema de vida, hemos aprendido que discutir las cosas de trabajo es una cosa y la amistad es otra. Después que se deja el trabajo, se van todos para el comedor, a compartir la comida, o lo que haya cierto, y claro!, uno que otro que se quedó un poquito más enojado, pero al rato ya se le olvida.”

Gustavo continua sua exposição, desta vez em relação aos tripulantes de Valparaíso, os porteños:

“Bueno en el barco, ha pasado muchas veces discutir. Incluso tuve una vez de tener una pelea, pero con un chico de Valparaíso. Pero fue por cosas de,

tonteras no más. Porque él siempre nos miraba en menos a nosotros, él siempre nos decía a nosotros los chilotos. "Los chilotos, – decía - ,ustedes chilotos que nunca pisaron los barcos", decía. Era retirado de la Armada, entonces le gustaba molestar, de repente en buen rollo, de repente en mal rollo también. Y yo le decía, le decía "orgulloso de ser chilote y de haber sido, este, pescador de anzola y bote, porque ahí se ve quien desafía al mar; ahí se ve quien es marinero, - le decía yo -, ahí se desafía la mar. Aquí no, arriba de un barco cualquiera es marinero,- le dijo-, aquí cualquiera, cualquiera, cualquiera es marinero, aquí". Entonces el se enojaba por eso, se picaba, le gustaba echar la bromas a él no más, pero después no aguantaba que nosotros le hiciéramos bromas a él. Así que un día llegamos encontrarnos ahí, tirar las manos, pero hasta un límite no más. Después igual seguimos siendo amigos, después siempre nos comunicamos igual, no lo he vuelto a ver más. Se creen lo máximo jeje (sonríe), algunos sí, no todos, (serio de nuevo), hay de todo, igual."

Juan Pablo Olivares también aponta para um jogo de distinção entre *porteños* e *corraleños*, marcados pelo contexto marítimo de Corral que transborda em uma vida peculiar também:

"Por eso te decía antes que siempre de diez de aquí de Corral ocho o nueve es bueno. Pero de diez de Valparaíso puedes tener cinco o seis, siempre va a ser más como revolucionario o así, en ese sentido, como conflictivo. Porque me parece no fueron a parte de trabajo o de mar. Porque aquí la mayoría salieron del agua, porque aquí un niño de dos años lo llevas a un bote a conocer el mar a pescar, aquí la mayoría de la gente para irse a Valdivia siempre toda la vida a pasado en lancha. Aquí toda la gente sale a pescar, a sabido de cosas del mar, eso lo que pasa."

Se reafirma então uma certa cultura marítima onde práticas produtivas anteriores estão associadas a experiências em/com o mar e são evocadas como afirmadores de uma identidade particular de tripulante, o tripulante de Corral, em contraste com Valparaíso. Não bastaria ter o mar só como lugar de contemplação, em outras palavras, o porteño não viveria no mar como vive um corraleño.

Finalmente Willy Ramíres denota que a diferença entre os oficiais espanhóis e os tripulantes chilenos é vivida no tempo laboral:

"La diferencia con los españoles es que ellos hacen cuatro meses, nosotros hacíamos once, si yo igual estuve once meses, ellos se iban y volvían y se volvían a ir y nosotros seguíamos ahí, nos tocaban dos campañas ahí."

La experiencia de las mujeres. Unas pocas referencias.

*“A uno como mamá se le hace difícil, y como mujer también...
(esposa de tripulante activo)”.*

Quero comentar aqui algumas reflexões e pontos sobre como são vividos as ausências e o que implica para as esposas dos tripulantes desta segunda geração.

Se há certas diferenças consideráveis entre a primeira e segunda geração de tripulantes, estas diferenças foram e são vividas entre as esposas e as famílias desses tripulantes. Diferenças que marcaram uma acentuação tanto das distâncias como do tempo de embarque. Questão que recai fortemente também na organização familiar, comandada pelas esposas. Nesse sentido, se é difícil marcar entrevistas em Corral com os tripulantes devido ao tempo em casa que eles estão vivendo, é igual ou mais difícil fazê-los com suas esposas na ausência deles. Isso porque como muitas mulheres me apontaram, elas acaba fazendo os papéis de mãe e pai. Mais que de um ou de outro, se trata da concentração das atividades e responsabilidades na esposa. Questão que se faz acentuada e se faz mais difícil que quando todos os filhos são menores e não podem cooperar em casa.

Por outro lado, se esta geração de mulheres maneja salários de seus esposos bastante mais elevados do que a primeira geração, as responsabilidades são muito maiores, e com isso mais laboriosas. Ainda, mais do que o imprevisível e imprescindível que pode ser a ausência do marido, durante a primeira campanha, a respeito uma esposa me comenta:

“A ver, yo estoy aquí 14 años sola, de primera fue difícil, súper difícil. Nosotros llevamos como 6 años casados con Juan ya, sin que el saliera de la casa, el negocio y la casa no más, aquí dentro no más. Entonces de la noche a la mañana que él se fuera, y no estuviera 10 meses, porque esa vez fue como 10 meses, era difícil, las chicas eran chicas, el negocio, o sea... hacer un papel que no estaba acostumbrada a hacerlo.”

Esta nova reorganização dos papéis e responsabilidades na casa se arremete também na ordem da administração do dinheiro, do salário do tripulante. Como muitos tripulantes me comentaram, eles preferem mandar grande parte do soldo para suas esposas, para elas o administrarem como melhor convém. Questão que não se dava antes que o esposo embarcasse. Assim se passaram por uma etapa de aprendizagem e de experiências

novas. As esposas me relatam que o difícil não foi adquirir uma nova responsabilidade, neste caso o manejo de dinheiro e as contas, mas sim compartira-las com as outras existentes. Naturalmente que o reordenamento não se limita nem à esfera econômica nem ao tempo da ausência. Sobre isso, uma esposa me comenta:

“Si pues, yo tomé todas las decisiones aquí, y estando él aquí, igual no más, porque ahora yo ya se todo, él como que no se mete mucho en las cosas, porque él sabe que el viene a veces por poco, entonces, de repente me ha dejado varias cosas, como le digo, embarradas, entonces, después mejor que no se meta en lo que le corresponde... Que no me cambie el sistema.”

Como se nota no comentário, a presença do tripulante, do esposo, do pai, entra em uma categoria de desordem, como parte de um tempo excepcional. Nesse sentido, o pai parece assumir e formar parte das decisões eventuais, as que ele pode acompanhar durante esse tempo. O dia a dia, quanto ordem e moralidade se intervém menos que o excepcional, como projetos e toma seções que são fora desse mundo, como por exemplo refletir sobre o futuro dos filhos ou projetos da casa.

Os contatos entre casais e com os filhos são, por geral, por meio telefônico. A duração das chamadas e a frequência depende dos portos nos quais os tripulantes navegam. Assim, quando estão na Espanha as ligações costumam ser mais frequentes e longas, e desde o barco são para ocasiões excepcionais. As poucas famílias que não tem telefone são contatadas através do vizinho ou na casa de algum parente.

Entre uma e outra geração a acentuação da transnacionalização da viagem pela segunda geração trouxe consigo uma mundialização para casa, na medida que lugares de onde se liga se fazem conhecidos, ao menos de nome e de experiências telefônicas.

Cabe destacar por último que pesa também a localização da família, pois em contextos como Chaihuín, toda a vida se faz mais pesada. Desde os problemas da pobre interconectividade com Corral e, conseqüentemente, com Valdivia, como também com a praticamente nula rede de serviços disponíveis em Chaihuín. Emocionalmente, o peso costuma ser maior também, a respeito uma senhora me comenta:

“En el día no se nota tanto, pero al final de la tarde se nota soledad. Se echa de menos, llega la nostalgia, dan ganas de conversar, y los niños ya están durmiendo.”

Dar voz, ou melhor, simplesmente escutar também as esposas, deu outras dimensões à viagem, outras aristas à ausência, à vida delas e ao trabalho do tripulante. Marca também as intensidades dos eventos associados tanto nas ausências como nas presenças. Ademais a memória, como assinalei anteriormente, sempre tem um recorte de gênero, já seja para recordar (como se recorda), ou na formação de discursos sociais sobre eventos e acontecimentos.

A terceira geração.

Apesar deste capítulo ser dedicado à segunda geração, explorarei aqui rapidamente algumas das principais características de uma emergente terceira geração.

Compartilhei, conversei e entrevistei diferentes integrantes desta geração tanto em Espanha como em Corral e Chaihuín, onde tive um reencontro especial com Álvaro⁸⁷, filho de Gustavo Arraya, a quem conheci em Espanha. Porém Álvaro era primo também de Eduardo, um amigo e interlocutor do trabalho de campo realizado nos marcos da investigação do professor González. Eduardo havia me ajudado em primeiras incursões a campo em Chaihuín e estava embarcando também, mas somente em barcos nacionais, ao sul de Chaihuín. Sempre quis conhecer Álvaro, dado minha proximidade com Gustavo e Eduardo, mas não havíamos coincidido em nenhum momento. Sorte que compartilhava com seu pai Gustavo, quem levava três anos sem vê-lo, até que embarcaram no mesmo barco, período o qual os reencontrei na Galícia. Foi em meu trabalho final de campo que me reencontrei com Álvaro e tive a oportunidade de conhecer a sua filha e a sua esposa. Durante a época de minhas diversas incursões de campo, Álvaro, de 23 anos, era o único tripulante que conheci desta geração que estava casado e era pai.

A terceira geração é composta por tripulantes mais jovens, entre 18 a 23 anos. O que os une foi a retificação de Chile, em 2002, dos convênios internacionais que regulavam a formação do tripulante (STCW 96). Assim este grupo compartilha uma educação formal e obrigatória para ser tripulante. Formação que tem um altíssimo valor, por isso não é de estranhar-se que esta geração esteja quase integralmente composta por filhos de tripulantes de segunda geração. Os valores da formação oscilam entre os 650 e 850 mil para aspirantes de tripulantes de convés ou máquina, e o curso dura entre dois a quatro meses. Ademais, há que pagar por separado os quatro cursos OMI obrigatórios que tem um valor aproximado de 40 mil pesos cada um. A formação implica também um deslocamento do aspirante de Corral para centros de formação técnica localizados em Talcahuano (500 km ao norte) ou em Puerto Montt (250 km ao sul), deslocamento que envolve um custo adicional relativo a gastos de manutenção fora de casa. Assim, muitos

⁸⁷ Sigo aqui a política de alterar nomes tendo em vista que essa geração também se encontra laboralmente ativa.

dos futuros tripulantes ficam em pensões completas (alojamento e refeições incluídas em um valor combinado) e em alguns casos em casas de parentes. Uma vez aprovada todas as assinaturas, o aluno obtém uma carta de embarque provisória para poder realizar sua prática obrigatória em empresas nacionais ou estrangeiras por um período mínimo de quatro meses. Uma vez finalizada a prática, o aspirante poderá realizar a prova em alguma Gobernación Marítima da Armada do Chile. Exame que também se paga e que lhe outorga o título e a matrícula de tripulante. Contudo, a família do aspirante terá que desembolsar por volta de um milhão de pesos⁸⁸ para concretizar a formação e obtenção do título. Junto com o curso de formação, os cursos OMI, a prática profissional e o exame aprovado, também é exigido o ensino médio completo.

Exceções à regra são, o convênio realizado entre Southship (uma empresa chilena que trabalha com bandeira de conveniência e administra os barcos da naval SudAmericana), o sindicato de tripulantes e o Liceu Industrial de Valdivia, projeto que, na época, já se havia realizado dois anos seguidos. Neste caso, a empresa se responsabiliza por todos os gastos e os alunos tem que fazer sua prática nela. Segundo me relata Juan Carlos Inostroza os alunos só teriam que pagar uma parte do curso, mas só depois que aprovem no exame na gobernación marítima e embarquem novamente como tripulante, questão que não sucede com todos, ali lhes descontariam uma quantia que seria um pagamento parcial do total do valor do curso.

O fato de requerer uma formação formal para tornar-se tripulante diferencia radicalmente esta geração das experiências das anteriores. Ademais, outro requisito é haver finalizado o ensino médio, algo raro na primeira geração.

Por ser uma geração majoritariamente filha de tripulantes, e sendo hoje as famílias bem menos numerosas que antes, a maioria destes jovens não trabalhou anteriormente, ao menos, durante o período escolar, sem contar as férias. O fato de não haver participado ativamente em trabalhos marítimos lhes passa a conta a esta geração em relação ao enjôo, é a que menos está acostumada ao vaivém do barco, em contraposição das outras, que não sofreram com esse problema dado suas experiências anteriores na pesca ou mergulho.

⁸⁸ Ao câmbio atual, por volta de US \$ 2000.

Muitos destes jovens tripulantes enviam parte de seu salario pra casa, mas grande parte é reservada para eles, para uso pessoal. A maioria tem aparatos tecnológicos sofisticados para jovens de sua idade, como notebooks, câmeras digitais, mp3 players, consoles de jogos e roupas e sapatos de grandes marcas. A maioria destes produtos são adquiridos durante a viagem. De fato presenciei algumas aquisições quando encontrava-me efetuando meu trabalho de campo na Espanha. Sobre seus salários e o uso destes eles comentam:

“Sí, igual mandaba dinero, bueno lo que ganaba, mandaba una parte. Bueno, eso lo hace el capitán, el capitán te entrega una planilla, y él manda un telex a España y de España envían los sueldos. El capitán te saca lo que pides a bordo, por ejemplo, lo que consumes arriba, cerveza, una botella de ron, cigarros, cigarros más que nada, bebidas, cervezas, así que hay se va descontando. Y si tu pides plata para ir a tierra, igual se va descontando. Entonces de ahí te hacen una planilla y te hacen todos esos descuentos. Y si quieres lo envías o si no lo puedes dejar en la empresa y los vas retirando, o lo vas guardando, o también lo puedes dejar para cuando te bajes, después de los ocho meses y te lo traes todo. Yo envié 4 meses, lo otro salí a conocer por ahí, lo gasté. Igual llegué con plata eso sí, igual juntaba plata en el barco. Es que de repente igual te sirve. Te pasan plata y allá como trabajan en dólares, de repente, algunos están rayados o un poquito roto y aquí en Chile no te los cambian, entonces, tú vas guardando los que están mejores.”

Outro jovem comenta:

“Bueno, el dinero lo enviaba para la casa, a mi cuenta de ahorros, y les dejo mi tarjeta por si les falta algo que saque de mi plata no más. No hay problema, si pasó algo, que saquen de mi plata no más.”

Os tripulantes desta geração são minoria no sindicato e se nota quando navegam, porque, em alguns casos, não se encontram com outros de sua geração, o que faz o trabalho e a estadia no barco menos interessante. A respeito um jovem comenta:

“Fui el más joven en los dos últimos embarques, siempre soy el más joven. Todavía no llega nadie que sea menor que yo, ni si quiera de mi edad, hay de 25, 26, 30...Hasta de 40, 45...”

Estes jovens sabem que vivem um tempo excepcional junto com uma vida excepcional. O tempo durante essa idade, nas condições atuais de nossa sociedade, se marca bastante

forte, por exemplo, no consumo das indústrias culturais. Ademais sabem que são um grupo extraordinário frente a outros tripulantes, são os menores, os mais novos e formalmente, dentro do sindicato, são aspirantes.

Muitos reconhecem o peso e a dificuldade do trabalho. As análises a futuro ainda são prematuras frente ao pouco tempo de campanha que levam. Os que recebem em dólar tem ficado desmotivados pela baixa da moeda. Sobre isso, Pepe Barrientos, filho e neto de tripulantes aponta:

“Sí, si no me gustara no estaría haciendo eso, buscaría otra pega. Lo hago porque me gusta. Si me gusta trabajar en un lado, trabajo, si no me gusta, no. Hago lo que me gusta no más. No saco nada en estar una pega que no me guste, no estoy a gusto, y para que estar ahí, más encima, viendo que hay gente detrás que le puede gustar y uno no está ni ahí, para que chantarse.”

O mesmo tripulante dá uma recomendação aos jovens de Corral em geral que vem com ânsias o trabalho de tripulantes pelos altos ingressos e o consequente poder aquisitivo. Jovens de 19 ou 20 anos ganham como tripulantes entre duas a quatro vezes o salario mínimo legal chileno, questão que não fazem força de disfarçar e, em alguns casos, todo o contrário. Barrientos aponta então:

“Porque a nosotros todos no nos gusta la pega, o sea lo que tenemos que hacer. Todos dicen que uno gana moneda y todo. Pero hay que estar ahí para ver que uno se gana la plata y no se la regalan, uno tiene que trabajar de las 7 de la mañana hasta la 6 de la tarde. Una para comer, y para tomar desayuno tenemos 15 min., a las 9 y después a las 15 hrs., para tomarse un vaso de agua o un café. Y en España te hacen hacer guardia y la guardia es trabajando. Por eso yo no recomiendo eso, que aprovechen de estudiar. No es muy bonito estar lejos de la familia tampoco...”

A pesar das dificuldades e de que a maioria dos tripulantes de todas as gerações reconhecem que ao final não se conhece muito de outros países, não obstante, muitos de estes jovens tripulantes tem tido a oportunidade de conhecer muitos e diversos lugares em um curto período de tempo, nos diferentes continentes e, mais ainda, tem contado com a boa disposição das autoridades do barco que lhes permitem tomar, por exemplo, quando estavam em porto no Egito, uma excursão até as pirâmides. São eles também os que mais compram objetos de recordação, souvenirs, pelas diferentes partes que vão.

Reafirmando com isso, o extraordinário da viagem e dos lugares visitados.

Por último destaco que quando estava em Puebla saí várias vezes com os tripulantes desta geração. Como em Corral e Chaihuín o acesso telefônico é limitado, e o de internet ainda mais, são só os jovens tripulantes que vivem em Valdivia ou os que tiveram uma larga experiência nessa cidade que estão familiarizados com o uso de meios virtuais de comunicação. Não obstante, esses são a minoria. Assim, o dia que fomos a um café de Internet, que era a sua vez um centro de jogos e entretenimento, de quatro tripulantes, somente um entrou pra ver seu correio e chatear. O restante jogamos sinuca.

TERCEIRA PARTE :

DESLOCANDO-SE: FLUXOS E INTERCONEXOES.

CAP.6: DE CORRAL A GALÍCIA

“It should be noted that the realization of multilocal ethnographic texts, of even regional analysis as it now exists, may entail a novel kind of fieldwork. Rather than being situated in one, or perhaps two communities for the entire period of research, the fieldworker must be mobile, covering a network of sites that encompasses a process, which is in fact the object of the study (Marcus y Fischer 1986:94).”

CAP.6: DE CORRAL A GALÍCIA.

Introduzindo o capítulo.

Entre idas e voltas ao barco.

A ida ao barco: entre lanchas, ônibus, aviões e taxis.

Os Portos da Galícia. Etnografando portos em busca de tripulantes *corraleños*.

Introduzindo o capítulo.

“ I take two important formulations from Strathern’s attention to relations. First, that concrete relations that we establish in living with other are like shadows of more abstract questions – that is, we learn about the nature of the World in the process of such living... (Das 2005:4).”

“El hecho de considerar el trabajo de campo como una práctica de viaje pone de relieve actividades realizadas por personas en distintos lugares, histórica y políticamente definidos. Este énfasis en el mundo favorece una apertura de las posibilidades actuales, una extensión y complicación de los senderos etnográficos. Pues así como cambian los viajeros y los lugares de investigación de la antropología en respuesta a los cambios geopolíticos, así también debe cambiar la disciplina (Clifford 1999:19).”

Etnografie diferentes portos da Galícia, entre maio e agosto de 2008, assim como acompanhei a estadia, relativamente longa, de um barco com tripulantes do Corral na *Puebla del Caramiñal* (A Pobra do Caramiñal em galego). Minha voz, meu relato e minha experiência se juntam com as vozes e vivências dos tripulantes *corrалеños*. Este capítulo, e esta a terceira parte da tese, falam de meus três meses de trabalho de campo na Espanha⁸⁹. Não obstante, todo campo está relacionado com experiências anteriores, sobre tudo no caso desta etnografia multi-localizada ou multi-situada, pois parte do que foi aprendido em Chaihuin, Corral e Valparaíso e se junta ao observado durante minha estadia na Espanha. Ao mesmo tempo, o aprendizado na Espanha me levou a repensar e ter novas idéias sobre os campos anteriores e posteriores. Deste modo, o tempo da escrita não é apenas uma ficção temporal por seu distanciamento do tempo em que se viveu *o campo* (Fabian 2002), e das pessoas e os eventos ocorridos nele, é também um distanciamento do momento em que os entendimentos se fazem tangíveis.

Vivenciei impossibilidades durante o transcorrer da minha investigação, impossibilidades que se referem principalmente ao fato de não haver podido embarcar em um barco e ter acompanhado em porto, embora um período afortunadamente longo, um só barco apenas; um tipo específico de barco. Contudo, existe uma quantidade muito maior e diversificada de bascos nos quais os tripulantes *corrалеños* navegam ou já navegaram. Assim algumas experiências descritas nessa sessão podem remeter-se a uma forma peculiar de embarque, porém possibilita e da margem interpretativa para outros tipos e casos de embarque.

⁸⁹ Tempo máximo de estadia que pude conseguir na hora de comprar passagens para Europa.

Entre idas e voltas ao barco.

As datas de idas para o barco, ou o retorno para casa, são completamente inesperadas para os tripulantes, e se situam em um tempo nebuloso, aproximado e incerto. Muitas vezes é uma negociação entre expectativas e possibilidades. Atualmente, a maioria dos contratos dos tripulantes *corrалеños* tem uma duração de 7 a 8 meses, variável em mais ou menos um mês. Essa última cláusula, presente na maioria dos contratos que assinam os tripulantes uma vez que chegam ao barco, dá uma gama de possibilidades à empresa contratante, para diminuir custos com passagens ou segundo as próprias necessidades que o barco tenha. Assim rotas de ida e volta saindo da Europa são mais frequentes e baratas que lugares de difícil acesso como países na África.

A vontade de prolongar a estadia em casa sempre existe e é sempre grande, mas quando a *bajada*⁹⁰ é no verão, os tripulantes tentam conciliar sua volta para casa com as datas especiais de final de ano, como o Natal e Ano Novo. Considerando-se que Corral está localizada na zona sul do país e que, portanto, sofre com maior impacto as consequências do mal tempo, tendo invernos mais acentuados e prolongados, chuvosos e frios, o verão é, sem dúvida, um momento de alegria extraordinária. Ao bom tempo excepcional se juntam também as longas férias escolares, que vão do final de dezembro até o final de fevereiro.

Se há algo claro para um tripulante ao desembarcar é nunca saber quando exatamente voltará ao barco. De fato ninguém sabe se vai voltar para mesma empresa ou barco. Apesar de que na prática, se o trabalho do tripulante aconteceu normalmente, e a empresa continua operando, é tradicional que o tripulante volte para o mesmo barco, ou ao menos para mesma empresa. Há casos também, sempre falando de rotas internacionais⁹¹, onde algumas empresas pagam um salário em terra, naturalmente, menor que o pago durante o período embarcado, sobretudo porque grande parte do salário do tripulante embarcado se faz com as horas extras. Nesse caso, se garante o vínculo contratual com o tripulante. Esses casos são menos comuns. Neles, o prazo para voltar a empresa e ao barco é mais regular, ou seja, com uma periodicidade mais

⁹⁰ O momento que desembarcam do barco para irem para casa, quando finalizam sua jornada, seu período de trabalho no barco.

⁹¹ Existem tripulantes que pertencem ao sindicato, mas trabalham em empresas locais, da zona, ou em barco que faz cabotagem nacional.

definida.

No entanto, nos casos onde o contrato com o tripulante está limitado exclusivamente ao período de embarque, pode acontecer uma gama bem variada de situações que valem a pena descrever.

Desembarcar é também, além do ato de voltar para casa, o momento culminante de um processo de reflexão relativo a volta do tripulante ao mesmo barco. Isso é vivido e pensado de forma diferente por cada tripulante, de acordo com suas idades e matizado também por suas experiências anteriores. Há tripulantes que não gostam de ir de barco em barco, preferem se manter em um barco, e, portanto, em uma mesma empresa, buscando certa estabilidade laboral. Há outros que não se incomodam em mudar de barco e companhia, geralmente ao finalizar a jornada. A *mudança* pode estar relacionada a não terem se acostumado ou a algum problema que tiveram a bordo, ou ainda porque apareceu uma empresa que lhes oferece melhores condições laborais, principalmente referindo-se a salário; por exemplo, uma companhia pagava em dólares e surge outra que oferece salários em euros. Importa também, embora de forma secundária, as condições físicas que pode oferecer o barco, ou seja, a condição geral do barco, e em especial, das cabines, se são divididas ou se têm banheiro próprio. Pode ser importante também as rotas e os tipos de jornada que a embarcação realize, questão que geralmente está vinculada ao tipo de barco que a empresa opera. Por exemplo, os *auteros* fazem rotas pelo Pacífico e os *jugureos* fazem rotas saindo do Brasil para algum porto específico na Europa.

Os tripulantes de quarenta anos pensam muito sobre embarcar novamente ou sobre em quantas empresas mais trabalharão. Um cálculo que se remete às condições em casa, sobretudo planos laborais futuros e as condições familiares; se suas esposas estão estudando, se seus filhos vão para universidade, planos de reforma ou compra de uma casa, entre outras possibilidades. O salário do tripulante, seja em dólares ou em euros, lhe permite operar com uma renda mensal que dificilmente conseguiria trabalhando no Chile, seja como tripulante ou em outro trabalho. O salário é a possibilidade de concretizar projetos. Ironicamente, é a distância que lhes permite sonhar localmente, trabalhando longe de casa, pelo mundo, se constroem as bases dos desejos locais. Assim, muitas vezes, existe um cálculo de jornadas de acordo com a materialização de

projetos, como por exemplo, comprar um terreno, construir uma casa, comprar um carro. De esse modo pensar *em* aposentadoria se faz possível quando grande parte desses sonhos-projetos estão concretizados ou em vias de concretizar-se.

Um aspecto que pode motivar uma rápida volta ao barco e permanecer pouquíssimos dias em terra, está relacionado com a possibilidade de ocupar uma posição melhor no mesmo barco ou também em outra empresa. Dessa forma, aconteceu que pessoas que estavam 9 meses embarcadas, voltaram para casa, ficaram por volta de uma semana e voltaram a embarcar, pois havia aparecido um embarque com melhores condições laborais, seja em outra empresa, ou surgiu uma vaga melhor no mesmo barco. Por exemplo, de marinheiro para contra-mestre, no caso do convés, de *engrasador* para *caldereta* no caso de máquinas e finalmente, no caso da câmara, de mordomo a cozinheiro. As vezes também há um receio em voltar, um desejo de aproveitar um pouco melhor o tempo em terra, sobretudo como mencionei, quando é verão ou existe alguma situação especial em casa. Nesses momentos a pessoa pode ser chamada pela empresa, usualmente por intermédio do sindicato, e o tripulante pode se “esconder”. Contudo, o tripulante sabe que essa artimanha lhe dará apenas um tempo curto, pois negar um *chamado* é mal visto entre eles, frente as empresas e ao sindicato, pois não é um costume enraizado e se evita sempre que possível. Mas a equação constante da tripulação de um barco não se pode quebrar: sempre que alguém está em terra, alguém está no barco e vice-versa.

A volta para o barco está marcada, então, por uma conjunção entre os desejos e projetos de vida dos tripulantes, em relação a permanecer mais tempo em terra ou mudar de empresa e as necessidades e solicitações que provenham da empresa, acolhidas pelo sindicato em Corral. Na realidade, apesar das condições descritas, a data exata para partir para um novo embarque, para uma nova jornada ou simplesmente para voltar ao barco, sempre é incerta. Sendo esta incerta, também é a data para desembarcar do barco, pois onde um vai, outro chega. A viagem de volta ao barco se faz com angústia. Mas se há uma doença em casa, ou algum outro problema, os tripulantes acreditam que a melhor forma de ajudar ou resolver o problema é embarcando novamente, porque esses *problemas* provavelmente vão precisar de dinheiro, e dinheiro vem do seu trabalho no barco e não ficando em terra. De fato quando eles estão navegando, preferem não ser avisados dos problemas, e em geral, das más notícias, porque do barco não podem fazer

nada e sabem da importância que é enviar dinheiro mensalmente pra casa. É um dinheiro com o qual se conta, que faz parte de um cronograma anual de cálculo e administração monetária do grupo familiar.

A ida ao barco: entre lanchas, ônibus, aviões e táxis.



**Foto N° 15, Pier de Passageiros em Corral.
Vista em direção a Valdivia.**

Me tocou, ao conviver com diferentes tripulantes que ainda embarcavam em Corral, sentir e perceber o tempo e as noções de *partida*. Meu tempo com eles se relacionava com a hora de *partida* de voltar ao trabalho, voltar ao barco. Meu maior incomodo-angústia era “ocupar” o tempo deles, esse tempo precioso de estar em terra, que se intensifica, quanto ao preciosismo, no tempo de chegada e partida, e se relativiza entre um e outro, período no qual tentava marcar minhas entrevistas⁹². O tempo de estar em *terra* para o tripulante, é o tempo da integração familiar, ou seja, de poder viver em família. É também um tempo onde o tripulante se integra não só a viver o dia a dia em família, mas também é especialmente integrado, ou ele especialmente o quer assim, a assuntos que impliquem algum tipo de gestão e decisão; por exemplo, a mudança de um filho para a cidade de Valdivia para continuar seus estudos. Meu tempo de campo tinha

⁹² Essa situação era altamente contrastante nos barcos, onde praticamente não tinha *limite* de tempo.

que visar os momentos dos *navegantes* em terra. Conciliar os momentos de um ou outro era sempre um difícil exercício – minhas entrevistas e encontros foram canceladas em vários momentos, por diversas gestões de última hora que os tripulantes tinham que efetuar, seja com o sindicato ou com suas famílias, ou por outros assuntos.

O tempo de incertezas, esse tempo relativo a voltar a trabalhar, ou melhor, a data aproximada de retorno, é resolvido com um aviso telefônico do sindicato, em muitos casos, com um ou dois dias de antecedência. Antes disso, o tripulante tem apenas uma noção vaga de tempo provável, principalmente calculado por suas experiências anteriores e seus conhecimentos das datas de chegada ou pela volta do restante da tripulação ao barco ao qual voltará. Logo após a ligação telefônica, o tripulante rapidamente realiza suas últimas atividades no sindicato, que são, principalmente, relativas aos seus documentos, os quais, geralmente deixa no sindicato uma vez que desembarca, sobretudo se tem que fazer alguma renovação. No sindicato recebem o pagamento das diárias da viagem, as passagens locais (para Santiago) e as passagens internacionais. Documentação recebida e malas feitas, acontecem os últimos momentos familiares. Habitualmente, a ida de um coincide com a ida de outro tripulante para o barco, portanto, muitas viagens são feitas acompanhadas.

A grande maioria das viagens são feitas a tarde, para chegar de madrugada a Santiago e pegar um voo cedo. Mas essas circunstâncias são definidas antes de tudo pelo horário do voo internacional, que por sua vez está relacionado com seu destino. Em uma viagem *habitual*, a rota se inicia com uma despedida em casa, ou talvez no cais, muitos tripulantes preferem que não lhes acompanhem até Valdivia, pois concordam que seria mais difícil encarar a partida. Do pier de Corral eles embarcam em umas pequenas lanchas de transporte público que cruzam o rio Valdivia até a outra margem da baía, onde se encontra Niebla, onde Corral se vislumbra distante. A partir de Niebla o percurso segue para a cidade de Valdivia, distanciada a uns 18km. Para chegar a Valdivia os tripulantes optam, geralmente, por um *colectivo* (espécie de táxi que circula no Chile com valor fixo que pode levar até quatro passageiros). Chegando a Valdivia, normalmente um tripulante opta por tomar um táxi até o terminal de ônibus (interurbano), mais que pela distância, pelo peso dos equipamentos e pelas chuvas eventuais – considerando que Valdivia é a cidade mais chuvosa no Chile. No terminal, geralmente já contam com as passagens que foram compradas pelo *sindicato*. A viagem

em ônibus *semi-cama* dura toda noite, por volta de 11 horas. Do terminal de ônibus de Santiago se opta por um táxi até o aeroporto ou por um ônibus especial que faz rotas exclusivas para o aeroporto. Nesse ônibus, não só vão os futuros passageiros, senão que muitas pessoas se dirigem ao seu *lugar* de trabalho: o aeroporto.

Foi no aeroporto de Santiago que me encontrei uma vez, previamente acordado, com três tripulantes. Chegaram umas três horas e meia antes do voo, eu já me encontrava no lugar. Eram Juan Pablo Olivares (*caldereta*), Gustavo Araya (contramaestre) e Carlos Rosas (cozinheiro). Conheci Gustavo em meu primeiro trabalho de campo em Chaihuín 2005, e tive a sorte de reencontrá-lo durante 2006, no mesmo lugar, e em 2008, na Espanha. Conheci Juan Pablo em 2007 em Corral e o cozinheiro conheci na Espanha. Todos iam para o mesmo barco: o Montecruz, da empresa Calvo. O tempo parecia estar relativamente apertado para os afazeres próprios do aeroporto: check in, preencher o papel da viagem (cartão de imigração) e comprar algum item de viagem esquecido. Mas entre uma coisa e outra, consegui conversar e colocar a vida em dia. Eu pessoalmente, levava apenas um dia no Chile, acabara de chegar para fazer meu último trabalho de campo em Corral no final de 2008. Fiz algumas fotos e conversamos um tempo sentados nas cadeiras. Alguém foi comprar uns jornais para levar para o barco, uma velha tradição, que permitia levar algo de notícia fresca do Chile. Uma hora antes do embarque estava me despedindo deles, enquanto eu me dirigiria para Viña del Mar para preparar minha última jornada a Corral, eles se dispuseram a subir em um voo intercontinental da companhia Iberia que os levaria até Madrid. No dia seguinte, fariam uma nova conexão que os levaria até Santiago de Compostela, onde um táxi lhes estaria esperando e os levaria até a margem do próprio barco, no porto da Puebla del Camiñal, o mesmo porto onde estivemos juntos antes, nesse mesmo ano. Se fechava assim, a rota para alcançar o barco: Corral-Niebla-Valdivia-Santiago-Madrid-Santiago de Compostela-Puebla, 7 lugares, 3 aeroportos, 2 terminais de ônibus, 2 portos e umas 30 e pouco horas de viagens. Mas esta era apenas uma das rotas possíveis, pois muitos tripulantes tinham embarcado ou desembarcado na Ásia, África ou Oriente Médio, deixando radicalmente mais complexas as rotas de conexão e com isso, dos fluxos dos tripulantes corraleños entre seus lares e seus lugares de trabalho.

Os Portos da Galícia. Etnografando portos em busca de tripulantes *corraleños*.

Minha ida a Espanha foi bastante confusa. Sairia da minha terra adotiva, Brasília, onde vivo faz 8 anos, rumo a Espanha. Com essa viagem, deixava de lado, mais uma vez, meus seres queridos em Brasília e me distanciava ainda mais da minha família no Chile. Vivía outra vez, na pele, as dificuldades que atravessam os próprios tripulantes. Meu itinerário de rota tinha sido bem mais simples e ao mesmo tempo limitado. Lamentavelmente só consegui comprar uma passagem com validade de 90 dias. Essa era minha primeira condenação de tempo a ser vivido durante o trabalho de campo, minha *jornada*, que já era incerta, foi temporizada. Assim, *zarpei* de Brasília para efetuar minha conexão em São Paulo e viajar naquele mesmo dia, pela companhia Iberia para Madrid, onde fiz conexão para meu destino final: Santiago de Compostela. Cidade que tinha eleito como minha base de operações, onde aluguei um quarto para me hospedar durante três meses. No meu processo de instalação, contei, pela primeira vez, com o apoio de uma rede transnacional chilena. Uma vez resolvida minha residência em Santiago, iniciei minha pesquisa.

Meu contato no Chile, quem ia me informar sobre os possíveis contatos e itinerários dos barcos, pecou por sua ausência, gerando, portanto, um gigantesco vazio comunicacional entre eu, os possíveis tripulantes e seus respectivos barcos. Só na Galícia, tive que me resignar a buscar agulhas no palheiro. Comecei então a recorrer e etnografar os portos da Galícia, sobretudo, os quais já tinha referências etnográficas anteriores, buscando com isso, encontrar um barco com tripulantes chilenos, idealmente de Corral e idilicamente que eu já conhecesse. Assim, tentei traçar linhas ao reconhecer os portos que estavam a minha frente ao olhar o mapa da Galícia. Mapa e lugares que havia recorrido virtualmente, pelas diversas referências informadas pelos tripulantes em meus campos anteriores no Chile.

Minha investigação se concentrou portanto na Galícia, Comunidade Autónoma espanhola que faz fronteira ao sul com Portugal, ao oeste com o oceano Atlântico, ao norte com o mar Cantábrico, ao noroeste com a comunidade de Asturias e ao leste com a comunidade Castilla León. Santiago de Compostela é a capital da unidade territorial e a partir daí fiz visitas aos grandes portos de Vigo e La Coruña, mas me concentrei na Ria de Arousa, principalmente no lado norte, nos portos de Riveira e Puebla de

Caramiñal, ou em galego, Ribeira y Pobra do Caramiñal, não obstante, visitei o lado sul também da Ria, onde se encontra o porto de Villagarcia, do qual eu também tinha registros de referencia pelos tripulantes. Trato sobre tais incursões ainda nesta sessão. Galícia com seus 1720 kms. de costa tem 128 portos, destes, a Junta de Galícia (governo da Comunidade Autônoma da Galícia) por meio de seu *Consejo del Mar* administra, através de suas entidades pública Portos da Galícia, 122 portos. Os 6 restantes (La Coruña, Vigo, Marín, Vilagarcía e Ferrol-San Cibrao), de maior importância para o governo nacional, são administrados por diferentes autoridades portuárias próprias. A continuação apresento um mapa de referência da Galícia.

Fig. Nº 5, Mapa da Galícia, Comunidade Autônoma da Espanha⁹³.



⁹³ Extraído de <http://www.ub.es/medame/galicia.jpg>, acessado em 2 de setembro de 2009.

Quando comecei a minha investigação no terreno, rapidamente ficou em evidência, a volátil e mutável que é a situação das indústrias do comércio e transporte marítimo. Questão que foi referenciada anteriormente no capítulo 2, em relação aos ciclos de expansão e compressão da indústria por (Stopford 2004). A mutabilidade desse setor foi apontada também por Alderton et al (2002). Mutabilidade refletida em rápidas transformações no setor, onde empresas que se encontravam em pleno auge, poderiam vender todas ou grande parte de suas embarcações, seja por uma instabilidade do mercado ou pelo lucro que poderia resultar da venda. Assim, tanto nasciam empresas, como deixavam de existir, afetando visivelmente os contextos de inserção laboral para os tripulantes de Corral.

Assim, frente a esse contexto, destacou que uma das salvaguardas que contava para sair da ausência de informações que não estava recebendo do Chile era o conhecimento de que a empresa *Marítima del Norte* mantinha um número significativo de tripulantes de Corral em seus barcos. Empresa que estava gerando um interesse crescente entre os tripulantes corraleños. Os contratos eram efetuados sem mediação do sindicato de tripulantes de Corral. Muitos tripulantes haviam se transferido naquela época para essa empresa, porque esta lhes oferecia grandes vantagens em comparação com as outras com as quais o sindicato mantinha convênios. Vantagens que se referiam principalmente ao salário, o qual era consideravelmente maior e era pago em euros, questão que se fez mais importante com a forte baixa do dólar entre 2007 e 2008. Ademais, esta empresa oferecia embarques mais curtos, de 6 meses mais menos um mês, outra questão também muito apreciada por tripulantes. Os que trabalham nessa empresa mantinham suas cotas de sócio como particulares no sindicato, a diferença dos tripulantes que trabalham com empresas que mantem convênios com o sindicato, onde a cota se desconta automaticamente quando se envia parte do salário para suas famílias. O único obstáculo da empresa é que não contava com agentes no Chile e como também não estava associada ao sindicato, os tripulantes deveriam fazer chegar seus papeis a um de seus representantes. Um desses mantinha um escritório em Boiro, localizado na Ria de Arousa, entre Puebla e Riveira, portanto, cerca de alguns dos portos de passagem das companhias espanholas com os quais o sindicato de Corral mantinha convenio. Minha esperança era que ao contatar este representante, ele pudesse conhecer as rotas dos barcos da Marítima del Norte, e com isso averiguar a passagens de tripulantes corraleños por portos da Galícia. Minha busca foi em vão. Fui informado que o

representante não tinha mais nenhuma informação, pois a empresa tinha vendido recentemente toda sua frota. O novo horizonte de trabalho havia sucumbido, e pouco a pouco os contratos não foram renovados, assim, muitos desses tripulantes que estavam trabalhando embarcaram posteriormente em outras companhias. Em uma tarde chuvosa de junho, na pequena cidade de Boiro na Galícia, me deparei com a impossibilidade de seguir o rumo dos tripulantes corraleños que trabalhavam na companhia.

Minha seguinte incursão foi ao porto de **Villagarcía**, lugar que tinha sido citado anteriormente pelos tripulantes, como parte das rotas estabelecidas na Galícia a razão das diferentes empresas espanholas que o sindicato mantinha ou manteve convenio; como Tuna Reefer, Albacora e Calvo. Villagarcía era uma cidade maior, conta com uns 40 mil habitantes e esta situada na parte norte da Ria de Arousa. Meu transito em Villagarcía, e em especial, no seu porto, me lembrou minhas leituras do livro *Global Outlaws* de Catherine Nordstrom (2007), em especial, por vivenciar minha livre passagem entre os portos, que eram portas de entrada, marcadores de territorialidades e legalidades adjacentes de Galícia e de Europa. A verdade é que fiquei perplexo, quando facilmente entrei caminhando pelas instalações portuárias, mesmo estando proibido. Villagarcía foi o primeiro porto que conheci em Galícia, e foi claro, como quase toda primeira experiência de campo, radical.

Observei em Villagarcía, algo que se repetiria em outros portos da Galícia e possivelmente em outros portos do mundo. Questão que tem relação com o ordenamento territorial da beira-mar. Espaço reedificado, repensado e reutilizado com o passar do tempo. A margem costeira, assim como o porto, sofreu o impacto de auges e declives econômicos, assim como políticas de desenvolvimento, ao mesmo que se dava um uso a formas de espaçamento desportivo e turístico. Mas prima, sobretudo, um ordenamento especial em uma linha (des)continua que acompanha a cidade. Com ou sem hierarquias aparentes, há diferenças de uso bem delimitadas. Se distinguem, no horizonte, dois balneários, um setor com grandes e pequenas rochas, calçadas, cais para embarcações esportivas, clubes marítimos, uma calçada turística de beira mar e finalmente os portos, geralmente primeiro os terminais pesqueiros, e logo os portos mercantes, com seus piers industriais; com hangares e armazéns, frigoríficos. Normalmente há também uma sessão de arsenais, possíveis diques secos e estaleiros de vários tipos. As vezes há sequencias entre um e outro. Contudo, o espaço de cada um,

assim como o uso de cada um, está extremamente bem delimitado: seja recreação, turismo ou trabalho, entre outras possibilidades. Frequentemente de um lugar se pode ver outro, de uma atividade se pode observar outra. Com isso a divisão do espaço se faz social.

Foto N° 16, Vista do pier desportivo e do porto (nos fundos).



Retomo que grande foi minha surpresa ao passar uma linha estabelecida entre a margem costeira e o porto, linha exclusivamente marcada, ao menos para seu acesso, entre passar ou não passar, questão que se repetiria em vários outros portos da Galícia. Sem segurança alguma, ao menos durante o dia, a mais que um cartaz que estabelecia a passagem ou não, supunha uma divisão entre pessoas que tem algo para fazer ou não no porto. Me introduzi facilmente nesse lugar de transito, resguardado por leis no solo da Galícia e da Espanha, se não regulado, ao menos idealmente, pela comunidade Europa, pois os portos e aeroportos são fronteiras de entrada tanto, neste caso, a Espanha como a própria Comunidade Europeia – questão que fica de manifesto uma vez que ao cruzar a fronteira entre países membros não se exige documentação alguma. Estava assim, dentro de uma das fronteiras da Europa, ao menos nesse espaço liminar, onde podiam chegar mercadorias, bens e pessoas de diversas partes do mundo e não encontrei um

guarda que me adverte-se ou lembrasse disso. Foi assim que iniciei minha caminhada no porto. Temendo um *panóptico* (Foucault 2000) que enviase suas forças operativas e me tirasse desse lugar restrito. Passei, inclusive em frente aos escritórios administrativos, um pouco nervoso, mas disposto a soltar o discurso do etnógrafo ingênuo em campo, o qual não foi necessário nem em Villagarcia nem em nenhum porto que visitei, a menos que eu mesmo me dispusesse a pedir e solicitar alguma informação – como fiz algumas vezes.

Percorri o porto de cabo a rabo, fotografando, a princípio com algo de descrição. Me dirigi finalmente a um lugar em comum com outros portos da Galícia, ao menos com os de médio a pequeno tamanho; os bares dentro do porto. Passei pelos dois que haviam e me enterrei de algo que havia sido notório em minha hora de caminhada: a pouca frequência de barcos para a envergadura do porto, pois somente haviam atracado dois barcos de cabotagem nacional, um com cimento e outro lingotes. Tomei uma *cana*, um chopp, e comi sua respectiva e diferenciada *tapa*, aperitivo que acompanha cada cerveja, sendo que cada bar oferece sua própria e característica *tapa*. No primeiro, *Estela del Mar*, fui atendido por uma senhora, que comenta que a atividade portuária havia decrescido enormemente, especificamente, em relação aos barcos pesqueiros, todos estavam do outro lado da Ria, para Puebla e Ribeira, apesar que antes *eram eles que vinham para cá*. Tive uma resposta negativa ao perguntar por chilenos. Me despedi e passei para o bar do lado. No segundo bar, o *Bar Galicia*, Camilo, o dono disse ter visto chilenos, mas depois noto que se confunde com peruanos. Quando lhe pergunto como sabe de que país são ele me conta que tais questões saem na *conversa*. Lhe deixo meu cartão com meu contato telefônico e lhe peço que me informe ou melhor, que passe meu cartão a algum tripulante chileno que apareça por lá. Camilo também confirma o baixo movimento portuário pesqueiro. Quando haviam pesqueiros, ele me disse que enchiam os bares e o porto. Diz que tinham umas 300 pessoas trabalhando naquela época. Também me diz que talvez as coisas mudem quando termine a construção de um pier-porto para contêineres. Sem dúvida, parte de uma política estatal regional para diferenciar e diversificar os portos, mas sobretudo para (re)conectá-los e (re)introduzi-los a *espaços de fluxos* (Castells 2008). De alguma forma, o tamanho do porto em contraponto a solidão dele confirmam aquelas palavras. O governo havia ampliado o porto, construindo uns piers para carga e descarga de contêineres, o haviam modernizado recentemente, mas a modernidade ainda não havia chegado aos piers, pois

os barcos também não tinham chegado.

O mapa da Galícia e as referências etnográficas anteriores recompiladas do Chile, me levam agora aos pequenos municípios de **Riveira** e **A Pobra do Caramiñal** em galego, ou em espanhol, **Ribeira** e **Puebla**. A Galícia faz fronteira em grande parte com Portugal e o galego tem muita influência do português, para não dizer o contrário. De fato, há um bilinguismo formal na Galícia de espanhol e galego. Havia um trajeto de ônibus que saía de Santiago de Compostela, bordeava a parte norte de Ria de Arousa, na frente de Villagarcía, passando por **Boiro e Puebla**, para finalizar seu trajeto em **Ribeira**. A passagem da borda costeira era notoriamente urbano-rural, uma paisagem que sofreu uma drástica e acelerada *modernização*. Construções antigas, chácaras, chácaras, terrenos no meio da cidade, edifícios novos, casas de campo, casas de veraneio, parras, pequenos complexos industriais ativos e abandonados se podiam observar no trajeto da estrada. Todos eles competindo por metros quadrados da paisagem. O caminho era de um intenso verde gris cimento. A Ria, no solo formava um complexo quadro de desenvolvimento marítimo industrial, pesqueiro e mercantil, e também turístico. Grande parte do trajeto era efetuado a beira mar, ou ao menos com vista pro mar, interconectando diferentes povoados. No mar se podia observar também a variedade de usos; pois nele se apreciavam lanchas esportivas e turísticas, áreas de cultivo marinho, e barcos pesqueiros e mercantes.

Depois de duas horas de viagem desembarquei no final do trajeto, um pequeno terminal em **Riveira**, do qual se podia ir a outras cidades, e em especial, a balneários. O terminal de ônibus está em frente a margem costeira, distante apenas alguns metros. Logo em frente está o acesso ao porto, no qual só podiam atracar dois barcos por vez. Me aproximei ao acesso e me deparei frente a várias placas que proibiam o acesso a pessoas alheias ao porto.

Foto N° 17, Detalle da entrada Puerto de Riveira.



Foto N° 18, Detalle de Placas de Acceso ao Puerto de Ribeira.



As placas e as guaritas, apesar de desocupadas, me fizeram titubear. Era um território protegido pela Junta de Galícia, quem administra grande parte dos portos da Galícia. Aguardei por um tempo próximo a entrada de acesso. Até que chegou parte de uma tripulação turca de um barco que tinha sido abandonado ou interditado. Não ficou claro no pouco espanhol que conseguimos trocar. Lhes perguntei se poderia entrar no porto. Me responderam que sim, que não tinha problema. Ao percorrer as instalações portuárias, reparei que pessoas caminhavam pela beira mar, ainda dentro das instalações, sobretudo adultos maiores, muitas vezes acompanhados. Me aproximei de um que estava fumando, para lhe pedir fogo e conversamos um pouco. Ele era aposentado, marinheiro pescador que tinha aposentado aos 58 anos e me comentou:

“Ahora, ahora hay más barcos, barcos grandes. Este movimiento portuario grande es nuevo. Antes habían muchas industrias conserveras, habían cuatro, está viendo ese edificio al frente? Bueno ese era un depósito, depósito de bacalao, se pescaba mucho bacalao. Ahora ya no hay más conserveras como antes”.

Riveira como Pobra e grande parte dos assentamentos da Ria de Arousa haviam surgido, ou melhor, haviam se consagrado com o tempo com localidades pesqueiras. Agrupando um grande número de trabalhadores e trabalhos associados a pesca e ao mar em geral.

O tempo, a pesar de que já estávamos na metade da primeira, ao final de maio, estava um pouco frio, nublado, com neblina e um pouco chuvoso. Começava a entender porque os tripulantes de Corral achavam que essa zona se parecia com Corral – questão que eles também haviam escutado dos próprios representantes de empresas espanholas quando conheceram Corral.

Lamentavelmente, o Bar que se encontrava nas instalações do porto estava temporariamente fechado, pois estava em reforma. Havia também um posto de fronteira da Junta de Galícia, o qual também se encontrava fechado. Além do barco recém mencionado, havia outro atracado ao porto um Albacora Dos, que já se encontrava fazendo tarefas para partir. Em frente ao porto, havia um cais para várias embarcações menores, barcos pesqueiros e alguns esportivos. Conheci um pouco da pequena cidade e me dirigi a **Puebla**, distante apenas uns 25 minutos. Desembarquei no centro da cidade que era ainda menor que Ribeira ou Boiro. Caminhei por uma pequena alameda, até

chegar ao terminal de ônibus, que diferente de Riveira, contava com um pequeno bar restaurante, ao qual fui com a esperança de encontrar algum tripulante chileno. Sem êxito, me dirigi ao porto que estava, novamente, em frente ao terminal de ônibus. O porto, apesar de pequeno, era consideravelmente maior que o de Ribeira, com contingente para três barcos, mas contava ademais com diferentes armazéns e bodegas. Antes de entrar na zona propriamente de atraque dos barcos, passei livremente até chegar a guarita na entrada do porto. Novamente placas, avisos e uma guarita vazia protegiam a zona fronteira, não obstante, a porta estava aberta e minhas dúvidas desvanecidas.

Foto N° 19, Acesso ao Puerto de A Pobra do Caramiñal.



No porto tinham dois barcos atracados, o Seatrade e o Sobrecaf. Ao final do porto, onde terminava meu percurso, me deparei com um bar restaurante. Junto dele, alguns containers azuis com a logomarca da empresa Calvo. Entrei no restaurante. Era muito grande para o tamanho do porto, consideravelmente maior que os que tinha conhecido em Villagarcia. Nas paredes haviam salva-vidas laranjas com as inscrições do barco ao qual pertenceram e a bandeira: Artie - Nassan, Albacora Frigo Dos -Las Palmas, Breiz – Klipper – Kingstown, Platte – Reefer – Panamá, Getoria – Reefer – Panamá, Elaialai,

Monte Cruz – Panamá, Tzan Argia – Las Palmas y Salica – Las Palmas C.G. Conversei com Manolo, o dono do restaurante. Me informou que sim, que nesse porto chegam habitualmente chilenos, sobretudo nos barcos da empresa Calvo. Lamentavelmente, faz pouco tempo, havia chegado um barco com chilenos, mas me informaram que em poucas semanas estava por chegar outro barco. Saí de Puebla com alguma alegria por poder chegar mais perto, apesar do meu temor ser grande, o tempo em euro passa mais rápido.

Entre o tempo que finalmente chegou um barco com tripulação de Corral em Puebla, visitei as cidades de Vigo e La Coruña. Ambas são cidades realmente grandes com portos imensos e dessa vez o acesso realmente se fez restrito. O espaço portuário estava organizado e bem delimitado, dessa vez com amplas e distanciadas zonas seja para o entretenimento, turismo, pesca, mercante, estaleiros, entre outras divisões. Frente ao meu tempo limitado, me restringi apenas a percorrer a beira mar dos portos quilométricos. De alguma forma, eles não falam nem dos tripulantes de Corral nem mesmo da pequena diáspora chilena que cheguei a conhecer em Riveira.

Minhas diferentes incursões a alguns dos portos da Galícia colocaram em evidencia o familiar e o alheio entre alguns portos. Os portos de maior envergadura e por isso de maior tráfico, digamos, de um tráfico constante, contavam com uma presença do Estado visível, visível para as pessoas de fora e visível dentro do porto. Ditos portos, tal como as cidades que os acolhem, são instalações complexas e densamente atarefadas. Seu tamanho cria uma separação mais radical com o uso do espaço, a pesar de formar parte de uma linha costeira da cidade. Os portos de envergadura mediana, como os de Ria de Arousa, mostram uma presença temporal do Estado frente a um tráfico menor e descontínuo. Mas para ambos casos, fica evidente também a consideração de Nordstrom (2007) de que nem os bens nem as pessoas viajam sozinhas. Por outro lado, os portos não concentram apenas um denso circuito de tráfico comercial em grande escala, mas também, são espaços liminares entre diferentes culturas e formas de sociabilidade. Não são porta nem ante sala de um país, são para os tripulantes espaços *liminares que falam da cultura que está do outro lado, mas também não são a cultura que estão do outro lado*. Desse modo, a memória dos tripulantes sobre suas rotas, percursos e paisagens do mundo está arreigada em suas experiências de portos que podem ser vistos como pontos de referencia socioculturais.

CAP.7: ETNOGRAFANDO OU O ENCONTRO ETNOGRÁFICO NA ESPANHA.

CAP.7: ETNOGRAFANDO OU O ENCONTRO ETNOGRÁFICO NA ESPANHA.

O (re)encontro e a chegada do barco ao porto.

O barco Montecruz e o Grupo Calvo.

Trabalho e vida a bordo nos portos: o caso do Montecruz em A Pobra do Caramiñal

Dias de relevo.

Saídas.

Todo barco em porto tem uma partida.

O (re)encontro e a chegada do barco ao porto.

Meu desespero crescia na medida que não conseguia encontrar um barco com tripulantes chilenos, nem menos com corralesños. Voltei a Riveira e contatei os administradores e guardas costeiros do porto e, desde ali em diante, mantivemos contato via email. Eles me avisariam a chegada de algum barco que tenha tripulantes chilenos, pois recebem informações a respeito da chegada dos barcos e inclusive a lista de tripulantes. Conversei também no bar do porto e, entre rumores, soube que se esperava a chegada de um barco da empresa Calvo que tinha chilenos entre seus tripulantes.

Finalmente chegou o email por parte do guarda-costeiro do porto anunciando a próxima chegada do Montecruz, com data prevista (terça-feira, 17 de junho de 2008). Grande foi a minha surpresa quando cheguei no porto e encontrei o barco ainda navegando, pois se encontravam ocupadas as três vagas que tinha o porto. Assim o barco não atracou durante três longos dias. Tão longe e tão perto. Afirmava-se com isso, uma vez mais, o tempo irregular que se vive a bordo e em terra; para o barco, para os tripulantes, para as administradoras portuárias e para a empresa dona do barco. Novamente me encontrava frente a esse mundo de incertezas. Pensei nessas situações de desencontro temporal vivenciada por tantos(as) antropólogos(as) durante a história da disciplina, relatadas em livros como os de Paul Rabinow (1977) e Lévi-Strauss (2001). O campo tem, sem dúvida, seu próprio tempo, porque nele não vivemos por nosso tempo, mas sim pelo tempo dos eventos e das pessoas que estamos acompanhando. Foi na sexta-feira que o barco começou a ser rebocado, com o práctico a bordo, para iniciar seu recolhimento definitivo para o porto. Vi o barco chegar ao cais e acenei de longe à tripulação. Distingui Gustavo Arraya entre eles. Todos estavam em manobras de atraque. Tive que partir, pois teria que pegar o último ônibus para voltar a Santiago. No caminho percebi, com muita dor, que minha câmera estava avariada⁹⁴.

O reencontro havia sido postergado um dia. No dia seguinte, sábado, caminhando a passo acelerado por uma vereda em Puebla, escutei um silvo, alguém havia me chamado

⁹⁴ Assim grande parte das fotografias que fiz da vida do barco foram efetuadas com câmeras dos próprios tripulantes, que me cederam fotos de outras viagens também. Anteriormente havia perdido outra câmera em Niebla.

desde o interior de um bar-restaurant. Era Gustavo Arraya⁹⁵ e a surpresa foi grande para ambos. Ele se recordava que lhe havia mencionado que esperava encontrar-lo na Espanha, mas nunca imaginou que seria assim. Havia sido concretizado finalmente o encontro. Gustavo estava junto a seu filho Alvaro e outros tripulantes de Corral em um bar-restaurant, A Cavanha, cujo dono, José Luís, era um chileno. Neste mesmo dia fui apresentado a toda a tripulação e aos oficiais do Montecruz, barco pertencente à empresa Calvo, registrado com bandeira panamenha sob o amparo de Gestra Corporation. Conheci o capitão, ao qual lhe pedi a autorização para conhecer o barco e poder visitá-lo constantemente para poder realizar minha investigação. Nesse dia conheci quase a totalidade do barco. Desde a segunda-feira ia compartilhar todas as refeições com eles, café-da-manhã, almoço, *once* (lanche) e jantar. Ademais, José Luís havia oferecido hospedar-me em sua casa, pois teria quarto de hóspedes. Foi assim que se concretizou a possibilidade de passar todo o dia no barco e passar o tempo livre depois da jornada com os tripulantes⁹⁶.

Sobre a chegada de um barco ao porto, há várias questões a ser consideradas, questões que relato à continuação a partir de minhas observações em terreno na Espanha e no Chile, como também a partir de referências dos tripulantes para os casos de outros portos do mundo onde desembarcaram. Primeiramente, a empresa administradora do porto é informada sobre a chegada do barco por meio de uma solicitude de atraque interposta seja pela agência no porto, pelo próprio barco ou pela empresa administradora do barco. Tal solicitude inclui uma data e horário aproximado de chegada, além de ter especificado a carga e a lista da tripulação completa do barco. Quando o barco chega ao porto pode acontecer, como o foi com o Montecruz, que todos os lugares do porto estejam ocupados e o barco fique à deriva. Caso contrário, se foi autorizado seu atraque no porto, se coordena a ida do práctico ao barco, quem comanda a entrada do barco no porto. Se cada capitão tem seu selo identitario, que se faz visível a ser ele quem comanda todo o barco e distinguível portanto entre outras gestões. Acontece o mesmo com o práctico, que é uma figura temporal sobre o comando do barco. As diferenças se fazem mais notórias em relação ao práctico dependendo do país-porto-canal que o barco se encontra prestes a chegar ou passar. Estas diferenças se vem

⁹⁵ Mantenho nesse capítulo a política de alterar os nomes reais dos tripulantes.

⁹⁶ Me único inconveniente era que aos sábados à noite e aos domingos de dia havia conseguido um trabalho para ganhar uns euros extras para me manter.

refletidas também à hora de entregar alguns obséquios, como acordos táticos de cortesia entre as partes. Assim em algumas partes lhe são presenteados caixas de cigarro Marlboro ou garrafas de whiskey. Um tripulante me conta que “*algunos prácticos hacen también sus exigencias, y generalmente se les tiene comida preparada a bordo para atenderlos*”. O práctico sobe a bordo, às vezes com um assistente, transportado por um reboque, no qual vai auxiliar o barco nas manobras de atraque. A manobra de levar o barco ao porto costuma demorar por volta de uma hora. Enquanto isso no porto chegam os *amarradores*, que são as pessoas encarregadas de amarrar o barco e ajudar o barco nas manobras. Chega também o pessoal da agência para assistir ao barco. Em cada porto a empresa administradora contata uma agência que dá assistência a todas às necessidades do barco. As autoridades portuárias também se encontram presentes, coordenando a chegada e atraque do barco ao porto. Provavelmente estarão presentes também as autoridades policiais internacionais relativas à imigração, neste caso, a polícia de fronteira e as autoridades de aduana. Atracado o barco, feitas as relativas inspeções por cada autoridade, o barco finalmente é atracado e, dependendo do horário da jornada de trabalho e das condições do porto, a tripulação pode baixar à terra.

Foi a partir desse momento que entendi melhor as dinâmicas particulares associadas ao porto. Um porto é, sem dúvida, um lugar de trânsito, ao mesmo tempo que fronteiro. Excluindo o caso dos portos armazenadores, que se inserem em uma outra dinâmica diferenciada, marcada por fluxos mais rápidos e acelerados, e também o caso dos portos turísticos. Portos como Puebla refletem como muitos lugares de fronteira são, ao mesmo tempo, lugares de encontros. E como propõe Maertner, são também, sem dúvida, espaços *nodales* (1999).

Nos portos, principalmente a partir das dinâmicas estabelecidas à saída e chegada dos barcos, se estabelece uma presença do Estado que pode decantar em diferentes graus no intervalo entre o barco chegar e ir-se. Ao mesmo tempo em que o Estado coloca sua soberania e sua forma particular de exercer sua soberania, com suas instituições diferenciadas. Porém no porto se marca também a presença dos convênios e processos relativos a uma burocracia legal transnacional – sempre e quando o país vinculado ao porto tenha firmado e retificado as convenções internacionais respectivas. Portanto o porto é um espaço não só de representação de soberania nacional, mas também que se insere nas diferenças dinâmicas legais transnacionais. Territorialmente é um espaço

nacionalizado, mas ao mesmo tempo, tal como sucede com muitos aeroportos também, seu *modus operandi* está regulado transnacionalmente, há uma rotina internacional, se bem, levemente, localmente diferenciada.

Nesse sentido os portos são espaços de encontro em um amplo sentido, pois se entrecruzam o fluxo e trânsito de cargas, pessoas, legalidades entre outras possibilidades. Ao mesmo tempo que são espaços de trabalho para diferentes grupos de pessoas: os estivadores, os administradores portuários, os *watchmen* (vigias do porto).

O barco Montecruz e o Grupo Calvo.



Foto N° 20, O Montecruz em A Pobra do Caramiñal

O B/F, buque frigorífico, Montecruz foi construído em 1978 nos estaleiros Ysellwerf em Ámsteran, Holanda. O barco, cujo código de identificação OMI é 7710276, tem uma *eslora* (comprimento) de 97 metros e uma *manga* (largura) de 13 metros. O Montecruz é um barco frigorífico da empresa de Calvo Pesca S.A. pertencente ao Grupo Calvo, registrado sob bandeira panamenha e sob a empresa Gestra Corporation. Sua tripulação está composta atualmente por espanhóis (capitão e chefe de máquinas), cubanos (oficiais) e chilenos (tripulação).

O barco dispõe de quatro câmaras refrigeradas a gás. Cada câmara está dividida em dois, que podem funcionar independentemente, inclusive, transportando cargas diferenciadas. A parte de cima se chama de *entreponte* e é um pouco menor que a câmara de baixo. Em ambas as partes se colocam sobre o piso os “*enjaletados*”, tablados de madeira que permitem a circulação de ar frio, permitindo a refrigeração da carga. Na parte inferior da câmara se colocam uns 150 enjaletados e na parte superior,

no entreponte, uns 100.

Depois de descarregar completamente uma câmara, geralmente em porto, esta deve ser limpada. Para o qual os enjaletados são empilhados em várias colunas. A numeração das câmaras, de popa a proa, corresponde a: 4, 3, 2 e 1. Para a descarga das câmaras se toma em consideração o lastro e o balance geral da carga para não varar o barco, preocupando-se com manter o eixo do barco e evitar um possível acidente. Para as manobras de carga e descarga, assim para outras operações, o barco conta com quatro gruas, uma, com cabine, antes da câmara 4, outra sem cabine, entre a câmara 4 e 3, uma com cabine, entre a 3 e a 2 e finalmente uma simples na proa, depois da câmara 1.

A ponte, ou a superestrutura, tem 4 convés. No primeiro convés se encontra um corredor de entrada, à direita, há dois camarotes da tripulação, que são os dormitórios, um banheiro (com uma ducha, um WC, urinário e uma pia) e outro camarote. Nas cabines há uma cama do tipo camarote, ou seja, uma cama sobre a outra, uma pequena mesa e um pequeno armário. Algumas tem clarabóia – uma janela em forma redonda, típica dos barcos. À esquerda do corredor há uma escada para o segundo piso, logo uma lavanderia, uma câmara e outro corredor. Em ambas laterais há uma despensa com os alimentos e uma câmara fria que utiliza para guardar os alimentos que precisam refrigeração. O corredor termina na cozinha, que divide ambas as câmaras, a dos oficiais e a dos tripulantes. Vista a popa (parte de atrás do barco), à esquerda do corredor, se encontra a câmara dos tripulantes e à direita a dos oficiais. Ambas câmaras tem o mesmo tamanho e distribuição. Ao entrar na câmara dos tripulantes, logo após a porta, há um refrigerador onde os tripulantes guardam seus produtos e alguns alimentos de consumo geral são guardados ali, alimentos que podem ser consumidos a qualquer hora por parte da tripulação. Depois do refrigerador há duas bancas acolchoadas, esquinadas em 90 graus cada uma (formando um L), entre elas há uma mesa para seis pessoas. Nessa mesma esquina, mas ao alto, há um suporte que cabe uma televisão de umas 22 polegadas, no qual está conectado um reproduutor de VHS e um de DVD. Na parede oposta da cozinha, vale dizer que é uma parede de barco, há uma pequena cômoda onde se mantém o bule elétrico e se guardam utensílios para o lanche ou para o desjejum. Na parede de cima do banco há um mapa mundi e a cada lado deste há uma clarabóia. Ao lado oposto há uma janela que comunica a cozinha com o comedor. Em baixo e em cima dela há uma pequena estante onde se guardam utensílios de cozinha e de mesa. Ao

final do cômodo há uma mesa e em cada lado desta há três cadeiras. A câmara dos tripulantes é o único espaço de convivência para toda a tripulação. É ali onde se realizam todas as refeições e onde se realizam tertúlias, se assiste televisão ou se vem filmes; é sem dúvida o espaço de confraternização oficial do barco para a tripulação. No corredor que comunica uma câmara a outra e, a sua vez, a cozinha, há um quadro de avisos. A cozinha está equipada com uma gama variada de eletrodomésticos afins para o preparo, processamento e cozimento dos alimentos.

No segundo piso se encontram os camarotes dos oficiais (usualmente cubanos), que somam três (o primeiro oficial, segundo oficial e primeiro engenheiro de máquinas), há um camarote da tripulação e também se encontra a despensa com os produtos que são vendidos à bordo. No terceiro piso se encontram os aposentos do chefe de máquinas e do capitão, e no quarto piso se encontra o posto de comando do barco. Sobre este se encontram as antenas de comunicação do barco.

O barco é propriedade da **Empresa Calvo**. Gutiérrez resume bem a situação presente da empresa de origem galega:

“En la actualidad, Calvo es un Grupo multinacional que integra una serie de sociedades de capital español, dedicadas a la pesca del atún, transformación y comercialización de conservas de pescado de alta calidad, de tal forma que desarrolla todas las fases del proceso productivo de la conserva (2004:15).”

Calvo se originou em 1940, fundada por Luis D. Calvo, pai e avô dos atuais administradores, quando se instalou a primeira fábrica em Carballo, Galicia, Espanha. Em 1960 começaram com a caça de atum tropical, algo que revolucionou a empresa, estimulando enormemente seu crescimento e deu as bases para sua expansão territorial. Assim, na medida que a venda e o consumo do atum embalado se expandiu, Gutiérrez destaca que:

“Convencidos de que había que estar presentes en toda la cadena de negocio, desde la pesca hasta la venta, para asegurar el aprovisionamiento y controlar todo el proceso, han centrado sus esfuerzos en contar con flota propia y con sus propias plantas envasadoras (2004:16).”

O atum de tipo yellowfin, distribuido como atum claro⁹⁷, é característico das águas tropicais. Os atuns realizam vastas migrações de milhares de milhas, assim a frota navega por águas tropicais de todos os oceanos. Sobre a pesca, Gutiérrez aponta que :

“La pesca del atún se realiza a través de sus tres sociedades de pesca (Calvo Pesca, Calvo Pesca Venezuela y Calvo Pesca El Salvador), propietarias de ocho barcos, seis atuneros y dos buques de apoyo. Tres operan en el Océano Índico (Montelape, Montealegre y Montecarmelo), dos en el Pacífico (Montelucía y Monterocío) y tres en el Atlántico (Montecelo, Montefrisa y Monteclaro). Como complemento a su actividad pesquera, Calvo cuenta con tres buques de transporte, los mercantes Montesol, Montelaura y Montecruz propiedad de otra sociedad del Grupo (Gestra), que le permiten movilizar, tanto la materia prima como los productos elaborados entre las distintas factorías del Grupo. Parte de la pesca también es vendida a terceros (Gutiérrez 2004:16).”

A página web da empresa entrega outros detalhes:

“En 1978 Calvo adquirió su primer buque, llamado Montecelo. En la actualidad la flota está formada para un conjunto de 6 atuneros, 2 buques de apoyo y 3 mercantes y una plantilla de 400 trabajadores que aseguran el abastecimiento de sus fábricas⁹⁸”.

A página destaca também que o grupo mantém diferentes centros de produção: a fábrica de Carballo em La Coruña (Galícia, Espanha), onde, desde 1976, a empresa fabrica suas próprias embalagem para seus produtos; a fábrica de Esteiro, desde 1986, também em Coruña, que elabora sardinhas, mexilhões, lulas, *ventresca* e *chipirones*; uma fábrica no porto de La Unión, Salvador, inaugurada em 2003; a fábrica de Guanta, Venezuela, para elaboração de filés de atum, desde 1991, e a fábrica de Itajaí, Brasil, desde 1998. Se informa também que o grupo mantém três marcas atualmente: Calvo, Nostromo e Gomes da costa, esta última correspondente ao mercado brasileiro. Sobre a elaboração dos produtos, a página web destaca que:

“... el atún utilizado por **Calvo** es el **Yellowfin**, pescado por nuestra propia flota de barcos y trasladado en contenedores isoterms y frigoríficos hasta nuestras fábricas, donde se descongela, se corta y se cuece, preparándolo así para su limpieza. Una vez limpiado, comienza la fase de empaque automático, donde los lomos de atún son introducidos en los envases y se añade a continuación el

⁹⁷ Chamado assim como uma forma de diferenciar-los do atum bonito do norte (Gutiérrez 2004).

⁹⁸ Informações sistematizadas a partir do site da empresa: http://www.calvo.es/_es/grupo/g_flota.asp , acessado 14/08/2009.

líquido que lo cubre: aceite vegetal, aceite de oliva, escabeche o agua en función de la variedad.”

Esta peculiar distribuição geográfica marca certas rotas dos três mercados da empresa e fazem mais freqüentes alguns trajetos, apesar de que o navio é arrendado às vezes também para levar carga (Charter). Estas rotas implicam umas idas e voltas constantes a Galícia, fazendo esse lugar familiar para os tripulantes chilenos – um lugar muito mais fácil de estar que outros portos, pelo idioma e a semelhança do clima com Corral.

O conteúdo exposto na página de Calvo deixa evidente o que um tripulante do Montecruz me comentou: *tenemos la ruta del atún, yendo por los trópicos*. Porém a página destaca também um processo que faz referência à acentuação da fragmentação espacial dos locais de produção e uma mão-de-obra dispersa e especializada em diferentes níveis. Sobre isso Martner comenta:

“... con la fragmentación de la producción y la consecuente externalización de funciones las empresas han tenido que crear redes para poder coordinar los procesos que se ejecutan en plantas ubicadas en diferentes lugares (1999:8).”

A dispersão do centro de produção ou concentração da matéria prima, assim como o extenso território-habitat desta, perfilaram a acentuação de condições pós-fordistas e de acumulação flexível da empresa (Harvey 2002). Este, novamente, conjugado com a história própria do desenvolvimento do comércio e transporte marítimo portuário, tem incluído, nessa flexibilização da mão-de-obra, o trabalho dos tripulantes de Corral nos barcos da Empresa Calvo, registrados em bandeira panamenha através de Gestra Corporation.

Trabalho e vida a bordo nos portos: o caso do Montecruz em en A Pobra do Caramiñal.

“Aquí hay que saber de todo... (Javier, t. cubierta).”

“Este trabajo no es para gente normal. Es por la necesidad. Uno se vuelve loco. Somos anormales los que trabajamos aquí. Quien se va querer marear de puro gusto? Como va ser normal pasar 9 meses lejos de tu casa, de tu familia. Y para qué? Para que te conteste la voz ronca...hehehehe (Mario, cocinero).”

À continuação descrevo grande parte do trabalho realizado em porto por parte da tripulação do barco Montecruz durante seu período de estadia em Puebla, entre junho e julho de 2008, junto a isso, descrevo também diferentes atribuições e hierarquias laborais dentro do barco. Se bem me remeto a um barco particular (de uma empresa específica) e a uma tripulação específica, durante um tempo-lugar particular, faço referências cruzadas sobre algumas diferenças entre barcos maiores ou de diferente índole, assim como algumas diferenças do trabalho em porto como navegando para o caso do Montecruz.

O horário de trabalho em porto, durante o verão, é das 7 da manhã até as 4 da tarde, enquanto que no inverno é das 8 até as 17 hrs. O almoço se serve às 12 e às 13, e o jantar às 18:30 hrs. Há também um período para o desjejum, das 9:30 até as 10hrs, e pela tarde, um tipo de *once*, das 15 às 15:30. Seguindo, listei a tripulação (com as salvaguardas, antes mencionada, sobre os nomes verdadeiros) que se encontrava embarcada no Montecruz na data de 27 de junho, nomino também os respectivos revezamentos e diferencio a tripulação por área de trabalho no barco, informo também algumas idades de alguns tripulantes. Cabe notar que as tarefas diárias no porto, tal como em rota, são diferenciadas por cada especialidade de trabalho para a tripulação. O listado serve, mais que nada, como uma ilustração a composição e divisão interna de trabalho dentro de um navio mercante de tamanho mediano. Sobre as categorias e especificidades de trabalho, estas estão descritas no dicionário técnico referencial no começo da tese.

Cuadro N° 3, Tripulação do Montecruz
(em ordem hierárquica por especialidade no barco).

Grau / Especialidade	Nome / Iedad	Origem	Tarefas/ Responsabilidades
Capitão	Antonio Villera	Valência / Espanhol	Mando Geral da Embarcação.
1° Oficial / 1° Piloto	Andrés Restrebada	Cubano	Navegação e corresponde à área de convés.
2° Oficial / 2° Piloto	Carlos Pérez Pérez	Cubano	Navegação e corresponde à área de convés.
Contramestre Convés	Gustavo Arraya	Corral / Chileno	Capataz, combina com o 1° Piloto as tarefas a serem cumpridas por sua equipe.
1° Marinheiro / Convés	Javier Troncoso	Corral / Chileno	Trabalhos, manobras e manutenção em convés.
2° Marinheiro Convés	Pedro Troncoso, 23 anos Raúl Troncoso (substituto)	Valdivia / Chileno Corral / Chileno	Trabalhos, manobras e manutenção em convés.
Aluno em Prática	Ntamaah, 43 años	Gana	Trabalhos, manobras e manutenção em convés.
Chefe de Máquinas	José Platasnovos	Puebla / Espanhol	É responsável e coordena o bom manejo e andamento dos motores do barco.
1° Engenheiro	Moisés Briosa	Cubano	Coordena as tarefas de manutenção dos motores.
Caldereta	Arturo Ríos, 22 anos Jeremías Ulloa, 28 anos (substituto)	Valdivia / Chileno Valdivia / Chileno	Faz medições de combustíveis, ajusta pressões e manutenções variadas.
Engrasador	Alvaro Arraya	Chaihuin / Chileno	
Cozinheiro Camara	Claudio Rosas	Valdivia / Chileno	Preparo da alimentação do barco, faz os pedidos de mercadoria.
Garçom Camara	Marcos Arias, 46 anos Jorge Chacón. 50 anos (Relevo)	Talcahuano / Chileno Valparaíso / Chileno	Serve os oficiais e os tripulantes. Limpa e mantém em orden as Camaras

O quadro apresenta uma segmentação étnica do trabalho. Em um mesmo espaço social de trabalho e vida há uma hierarquização e diferenciação do trabalho marcada etnicamente (Wolf 2005), neste caso, entre espanhóis, cubanos e chilenos. Como bem apontou Wolf, esta diferenciação, segmentação e distinção étnica entre os grupos trabalhadores em um mesmo centro de produção, neste caso um barco, mantém posturas políticas, identitárias e sociais diferenciadas. Mas sobretudo tal segmentação serve para localizar as diferentes categorias de trabalho em diferentes graus de uma escala de especializações e responsabilidades, distinguida etnicamente. Cabe destacar também que

“...el capitalismo no creó todas las distinciones étnicas y de raza que sirven para diferencias categorías de trabajadores. Sin embargo, es el proceso de movilización del trabajo dentro del capitalismo lo que comunica a estas distinciones sus valores efectivos (Wolf 2005:460)”.

Assim, para o caso do Montecruz, os diferentes grupos étnicos estão bem diferenciados por ocupações dentro do barco. Os espanhóis mantêm os mais altos cargos do barco, o capitão, responsável do barco e da navegação, e o chefe de máquinas encarregado do bom andamento do coração do barco: os motores. Esta hierarquia espanhola trata-se de uma consequência do fato de ser um grupo espanhol os donos da empresa e, conseqüentemente, da embarcação. Para o caso dos cubanos e dos chilenos a distinção aparece por garantias econômicas que permitem uma grande economia em contratação de mão-de-obra. Os cubanos são os oficiais dos mandos intermediários, enquanto o resto da tripulação está composta pelos marinheiros chilenos. Entre cada grupo há contratos e salários diferenciados. Por exemplo, os espanhóis ganham em euros e trabalham quatro meses por quatro meses de descanso pagos; os cubanos trabalham oito por oito e os chilenos trabalham oito (mais ou menos um) com tempo de descanso indefinido e não pago. O que une um grupo é o que o diferencia com o outro, marcando então especificidades étnica, salarial e de trabalho. O caso dos tripulantes é diferente de outros estudos como os efetuados por Gustavo Lins Ribeiro em relação aos *bichos de obra* (1991, 2002, 2003, 2008), uma análise etnográfica de um mercado de trabalho transnacional e etnicamente segmentado, de obreiros e técnicos especializados na construção da hidroelétrica argentino-paraguaia Yacyretá. Pois neste caso os tripulantes corralesños correspondem à pirâmide inversa na hierarquia do barco, mas formam também parte de um circuito migratório mundial de trabalho.

Sobre as atribuições de cada cargo, há que destacar o capitão quem evidentemente comanda todo o barco. Já a tripulação está dividida em três setores, cada um com sua respectiva hierarquia. Estes setores são: (1) **convés**, que a compõe, pelo lado dos oficiais, o primeiro e o segundo oficial ou primeiro e segundo piloto (dependendo do tamanho e tipo do barco podem haver outros ramos de oficiais correspondentes a convés e navegação), e por parte da tripulação, o contramestre e os marinheiros, que segundo o tamanho do barco, podem estar divididos em primeiro marinheiro e segundo marinheiro; (2) **máquina** composta por um chefe de máquinas e um primeiro engenheiro, também dependendo do tamanho ou tipo do barco, podem haver outras categorias de oficiais e uma *caldereta* e um *engrasador* por parte dos tripulantes, aqui também podem haver outras categorias. Finalmente está a (3) Fonda ou câmara, que a compõem o cozinheiro e o ou os mordomos. A tripulação total do Montecruz é de 13 pessoas. Em relação às cabines todos os oficiais tem um camarote individual, enquanto que não ocorre o mesmo com os tripulantes, onde há dois casos de cabines compartilhadas por duas pessoas.

Naturalmente cada categoria laboral tem seu lugar e seu tempo de trabalho. O barco e as pessoas nele estão cruzadas por hierarquias laborais e especificações de trabalho diferenciadas em relação a tempos-lugares vividos distintamente. Apesar disso, se compartilham espaços de sociabilidade, como cada câmara, como também espaços de individualização, como os camarotes – alguns poucos são compartilhados. Nesse sentido, se bem há um barco, há várias experiências e formas de viver e trabalhar nestes espaços.

Apesar de que a operação e navegação do barco atualmente são praticamente totalmente automatizadas, são dirigidas no posto de comando do barco, onde trabalham habitualmente o capitão e seus oficiais de convés, e é na sala de máquinas que tal operação se concretiza. Nesta trabalham o chefe de máquinas, um primeiro engenheiro, um caldereta e um engrasador. Os dois primeiros cuidam da boa operação dos motores em geral e do posto de controle que há na sala de máquinas, além disso dão as instruções para os últimos dois, que trabalham em operações de manutenção durante a navegação e no porto, onde por geral se faz manutenções gerais ou específicas. O caldereta tem como função diferenciada medir e carregar os tanques de combustível e de óleo do barco. A sala de máquinas dispõe de uma oficina mecânica com um torno

mecânico e uma diversidade de ferramentas para repor ou, inclusive, fazer diferentes peças que se podem avariar no trajeto. Cabe notar que é na sala de máquinas que se encontram os motores propulsores do barco e os motores para refrigeração das câmaras, junto com os motores auxiliares, que servem para gerar a eletricidade no barco. Um silêncio mudo predomina durante grande parte da jornada de trabalho na sala de máquinas, ante o ensurdecido ruído dos motores ligados, sobretudo na navegação quando estão todos funcionando. Ante poucas palavras, se acentua bastante o uso de gestos e sinais entre os que trabalham em máquinas.

Foto N° 21, Vista parcial da Sala de Máquinas.



O trabalho realizado no convés geralmente é distribuído pelo primeiro oficial em conversa com o contramestre nas primeiras horas do dia. Em porto, as tarefas começam, caso haja carga e descarga das câmaras, com a abertura das câmaras de carga. Após isso, os estivadores sobem a bordo e realizam as manobras de carga e descarga, utilizando para isso as gruas de apoio do barco. Uma vez descarregada completamente uma câmara, se realiza a operação de limpeza da câmara, de seus compartimentos. Às vezes, pela tarefa trabalhosa e dispendiosa, se utilizam dois estivadores para ajudar a tripulação de convés em tal operação. Para lavar a câmara se utiliza uma pistola à pressão de água

junto com outros elementos de limpeza. Primeiramente se recolhem e limpam os enjaletados e se limpa o chão. Todos os resíduos de pesca são limpados e expulsados - algumas vezes são dados, às pessoas, bolsas com estes resíduos para dá-los como comida pra gato. Depois se lavam os enjaletados e se colocam de novo em seu lugar. Se por ventura houvesse alguma parede, pois as paredes das câmaras são em parte revestidas por madeira, danificada, se conserta com trabalho de carpinteria efetuado também pelos tripulantes.

Foto N° 22, Trabalho de Limpeza nas Câmaras.



Ao finalizar as manobras de carga e descarga por parte dos estibadores, os tripulantes devem fechar as câmaras, operação que se realiza com a ajuda das gruas. Além dos trabalhos relacionados com a limpeza das câmaras, há diferentes possibilidades de trabalho. Por exemplo, se pode pintar partes do barco que são difíceis de pintar durante sua navegação, nesse sentido, me toco apreciar como se pintava a torre das antenas de comunicação que estão acima do posto de comando do barco, portanto, da parte mais alta do barco. O trabalho de picar o óxido e pintar depois é um dos trabalhos mais característicos da tripulação de convés, tanto assim que é conhecido como pica-pica

pinta-pinta. Ademais se pode reparar outras partes do barco. Também observei a limpeza e manutenção da reserva de água potável do barco.

O trabalho da *fonda* está dividido entre as funções de garçom e de cozinheiro. O cozinheiro tem um trabalho diferenciado também quando o barco está em terra e no porto. Quando está navegando, ele tem que levantar-se mais cedo para preparar o pão, enquanto que no porto o barco é abastecido por pão local. Ademais, no domingo o cozinheiro costuma preparar só o almoço e deixar preparado um jantar, ou às vezes, um jantar e um almoço de auto-serviço de comidas frias, para que ele possa descer ao porto. Durante os outros dias o cozinheiro tem que preparar o desjejum, almoço, a once e o jantar, que geralmente é diferenciado do almoço. Por outro lado, o garçom tem que limpar ambos os refeitórios, preparar a mesa em ambos, servir a comida individualmente no refeitório de oficiais, limpar os corredores e limpar os camarões do capitão e do chefe de máquinas. Assim, tal como para o cozinheiro, o domingo se converte em um dia especial, de uma extraordinária calma em comparação ao resto dos dias da semana.

Dias de *relevo*.

“Mañana va ser importante, para que conozcas y veas como es cuando hay relevo... (Alvaro, engrasador).”

Grosseiramente, o dia do *relevo* (revezamento) é quando alguém que está em casa vem para o barco, e portanto, alguém que está no barco vai para casa. Por poucas horas, idas e voltas confluem. É um dia de grande expectativa, comoção e excitação geral, é pois um dia ou um tempo excepcional entre os rotineiros. Existe, então, um ambiente sobressaturado de emoções – emoções que contagiam. É sem dúvida um dia especial. O dia de rodízio é um dia de muitas conversas, onde os ânimos se (re)animam e a loquacidade flui entre histórias de aqui e histórias de lá, loquacidade que tem sido desgastada com o passo do tempo e o convívio com as mesmas pessoas a bordo. Os fumantes, como Pedro, fumam um cigarro atrás de outro. Toda essa situação gera um nervosismo maior para o tripulante que vai para casa, algo que ele deseja muito. Sobre este momento Javier me conta:

“En el último día hay que tener mucho cuidado, porque andamos descuidados, pensando que nos vamos, estamos ansiosos y nos ponemos así...”

É por isso que tem acontecido alguns acidentes no último dia de trabalho. Nesse dia se efetua, algumas vezes, brincadeiras com os tripulantes que se vão: esconde-se sua bagagem ou escondem uma pedra ou até um peixe no bolso de viagem.

Em geral, a pessoa quem vem, o *relevo*, traz coisas, como revistas e cartas, as quais usualmente vem com fotografias, sobretudo dos filhos que vão crescendo com a ausência deles. Enquanto os que se vão levam coisas de seus companheiros para suas famílias. Esse dia Gustavo estava finalizando uma carta para sua família e gravei para ele um CD com algumas fotos suas. Ele havia recebido fotos de seus filhos e um pôster de Chaihuín, que ele me deu para que deixasse no bar A Cavanha – o marquei e o deixei a José Luis, fiz uma cópia e está na sala de minha casa.

O revezamento supõe que uma pessoa vai tomar em certa forma o lugar, o espaço e o trabalho de outro. De este modo, se alguém de convés baixa, alguém de convés sobe, se baixa um garçom, sobe um garçom, etc. Assim a pessoa que estava no barco e deixa o cargo lhe apresenta ao novo, ao que está chegando, tanto suas acomodações como em

geral instruções do trabalho que ele cumprirá a bordo. Caso a pessoa seja nova no barco, tal explicação e instrução se faz mais intensa. Ademais os mordomos e os cozinheiros estão submetidos a certas rotinas particulares que variam segundo a dotação dos oficiais e do capitão – por exemplo o capitão Antonio gosta muito de ir à cozinha e interferir nos menus. A pessoa que deixa o barco lhe apresenta também os aposentos à pessoa que chega, nos casos que estes são divididos, isso requer também referências especiais sobre a convivência com a outra pessoa.

Nesse último dia, os tripulantes recebem seu salário, dependendo do sistema de pagamento que tenham escolhido, quer dizer, se tem assinado o envio do soldo para sua família, estipulado em categorias variáveis (em termos de porcentagem do salário ou um monte fixo) ou se preferiram guardar todo seu dinheiro até o final. No caso que se envie dinheiro para casa, o tripulante sempre prefere não enviar todo o dinheiro, não necessariamente para deixar uma porcentagem para seus gastos a bordo ou nos diferentes portos, mas sim porque serve para separar uma parte do salário, como um sistema de economia sem juros, que lhe permite chegar com uma quantia razoável se pensamos que ele passa entre sete a nove meses embarcado. Ao respeito, Javier me confidenciou:

“En el último día hay que tener mucho cuidado, porque andamos descuidados, pensando que nos vamos, estamos ansiosos y nos ponemos así...”

No dia de revezamentos que observei, deixavam o barco Pedro filho de Javier, marinheiro de convés, um jovem de 22 anos, e Marcos, o garçom de Talcahuano, enquanto chegavam Raúl, irmão de Javier e tio de Pedro, corraleño, marinheiro de convés e Jorge, garçom de Valparaiso, quem nunca havia embarcado no Montecruz, de fato, era a primeira vez que o fazia por meio do sindicato de Corral. Se há relações de parentesco, a tensão emocional se faz ainda mais forte. Neste caso, não somente se ia um companheiro de trabalho, mas também um filho. Essa situação gera, ao mesmo tempo, emoções encontradas, porque além da evidente tristeza da partida, Javier sentia alegria também, pois Pedro, seu filho, ia encontrar sua mãe no Chile.

Do emocionante dia de *relevos*, não só ficou a recordação de conversas e da movimentação toda, mas também que recebi um javali de ébano de mãos de Pedro, que

o comprou em Abidjan, Costa do Marfim. Ele havia me dito, quando me entregou o souvenir, *“para que te acuerdes de mí”*. Essa foi a última vez que vi Pedro, depois só tive um único reencontro virtual por MSN.

Cabe destacar também que quando chega um tripulante ao barco este se apresenta frente ao capitão. Provavelmente será nesse dia ou talvez no dia seguinte que ele leia e firme o contrato. Nesse momento também se entrega todos os documentos relacionados com sua qualidade de tripulante, os quais ficam em resguardo com o capitão até o dia do desembarque. A respeito, Javier conta: *“te retienen el pasaporte chileno, la libreta panameña, la libreta chilena y la vacuna. Los certificados de los cursos OMI, ellos lo fotocopian”*. A maioria dos tripulantes guarda seus documentos em uma pasta que o próprio sindicato confeccionou e deu para seus sócios faz uns anos.

Saídas.

“... Os ritos sociais criam uma realidade que sem eles nada seria. Não é um exagero dizer que o rito é mais importante para a sociedade do que as palavras o pensamento. Pode sempre saber-se alguma coisa é só depois encontrar as palavras para exprimir aquilo que se sabe. Mas não existem relações sociais sem actos simbólicos (Douglas 1991:80).”

Sair é um ato de ruptura. Não é simplesmente baixar do barco para o porto e a uns passos entrar e um outro mundo que, para o caso ao qual acompanhei, se tratava de Espanha. Mas não de qualquer Espanha, se não uma bem conhecida pelos tripulantes por seus constantes regressos a ela, a Espanha dos portos galegos. Sair do barco, e sobretudo, do porto, significava uma ruptura, temporal, relativa com essa instituição total (Goffman 1961).

Sair depois da jornada de trabalho para o porto, seja para realizar o mais simples trâmite, ou bem, para sair a passear e divertir-se, significa uma ruptura não só do espaço-temporal, mas também, e sobretudo, do social. Sair significa um reajuste das relações e papéis sociais que são (re)estabelecidas em um outro espaço e sob outra temporalidade. É quase de praxe que toda ruptura social tenha um ritual, ou ao menos uma forma de ritual. Assim, quando os tripulantes chilenos saíam do barco, tomavam banho e trocavam de roupa previamente. O outro espaço, ou ao menos a outra vida social nesse outro espaço, requeria para eles uma outra indumentária, que lhes permitissem diferenciar o tempo e a vida a bordo, e a roupa utilizada neste. Sair era estar em outro lugar e em outro momento. Caso a saída estivesse relacionada com algum trâmite realizado no meio da jornada de trabalho, e se necessite voltar a trabalhar no barco, o tripulante troca rapidamente de roupa, utilizando desta vez a roupa de uso de trabalho ou de estar no barco que é um overall azul.

Entre espaços sociais, políticos e físicos radicalmente diferentes costuma haver um espaço liminar. Neste caso, entre o barco e a cidade estava o porto. Lugar que não é nem o barco nem a cidade, ao menos para os tripulantes. Em suas subjetivizações possíveis, o porto pode ser um *não lugar* (Auge 2002), mas ao mesmo tempo, é um lugar para outras pessoas, como por exemplo, para Manolo, dono e trabalhador do restaurante que

se encontra no porto. Geopoliticamente, e para os espanhóis, o porto de Puebla é simplesmente um território espanhol. Socialmente, é um espaço de interações marcadas por uma liminaridade entre a vida no barco e a vida fora do barco, ou bem, na cidade. Estar no porto para os tripulantes é não estar mais no barco, mas tampouco é estar na cidade.

Foto N° 23, Roupa de Trabalho no barco⁹⁹.



⁹⁹ Foto tirada depois do término de uma jornada de trabalho. De fato haviam recém fechado todas as comportas das câmaras, que costuma ser a manobra última que se faz na jornada de trabalho no porto.

Foto N° 24, Em terra.



Como sair também é um ato de diferenciação e afirmação de uma identidade chilena de tripulante, em relação a outros tripulantes de outras nacionalidades. Sair é portanto um princípio de distinção cultural. Alegorias disso não só foram observadas e escutadas na minha experiência com a tripulação do Montecruz em Puebla, mas também em Corral, onde chegam barcos que tem, em geral, tripulação filipina. Caminhando pela rua em Corral com Juan Pablo Olivares, um tripulantes corraleño, cruzamos com um grupo de tripulantes, a quem ele fez questão de saudar-los. Logo após passar, ele me comentou:

- “¿Te fijaste? Los filipinos salen con la ropa de trabajo, con los overoles y todos sucios, ¡mal presentados!”.
- “¿Y ustedes?”
- “¡Nosotros no! Siempre salimos bien presentados, nos duchamos y cambiamos de ropa.”

Foi quando comecei a sair com a tripulação do Montecruz em Pubela que se fizeram mais evidentes as questões vividas dentro do barco; certos micro-mundos de convivência e relações. Até então, a grosso modo já havia observado e conhecia, ao passar jornadas completas no barco, a divisão social do trabalho e a hierarquia nele estabelecida, assim como as diferenciações entre as diferentes seções de trabalho. No entanto o *sair* do barco, esse ato social de ruptura, era também um ato de afirmação e continuidade, não menos em grande parte, do vivido dentro, sem que a exceção forme uma regra, nos casos que se rompe tais moldes, sobretudo em certos rituais de comensalidade. Assim, a simples e compartilhada experiência em todas as refeições moldava frente a frente pela câmara de oficiais e dos tripulantes e mediada pela *fonda*, estava também nessa ruptura ao sair do barco. A *fonda*, que para esse barco, estava composta pelo cozinheiro e o mordomo, formava, talvez, o grupo mais coeso por suas obrigações, muitas delas compartilhavam lugares, mas sobretudo, tempos de execução, diferenciando-se do resto da tripulação, que só dividia lugares e tarefas de trabalho, mas compartilhava um mesmo tempo. Temporalmente comiam depois dos tripulantes e dos oficiais, especialmente, comiam no mesmo lugar que os tripulantes. Mas se compartilhavam um tempo ou, digamos, um horário de trabalho, compartilhavam um horário de não trabalho, o tempo livre – sempre regulado pelo primeiro. Assim, muitas vezes o tempo livre compartilhado dentro se compartilhava fora também. Não que o tempo de alguém fora não permitisse o encontro com o tempo de outro. Esta diferenciação de viver o tempo, até mais radical o domingo, o domingo em porto claro está. O domingo era dia íntegro de descanso para a tripulação, pois o sábado se trabalhava meia jornada, e para o caso da pensão, era o dia realmente de descanso, o dia que lhes permitiam organizar uma temporalidade própria alheia aos afazeres do barco.

Em relação aos oficiais, estes não compartilhavam tempo com os tripulantes fora do barco, e no barco só tive poucas conversas e pouco contato com eles. Não pude ter vivência que não fossem as que vivi em Puebla, não obstante os tripulantes me reverenciaram em alguns países da África e América Latina saem juntos, os oficiais e os tripulantes, para comer ou ir às danceterias.

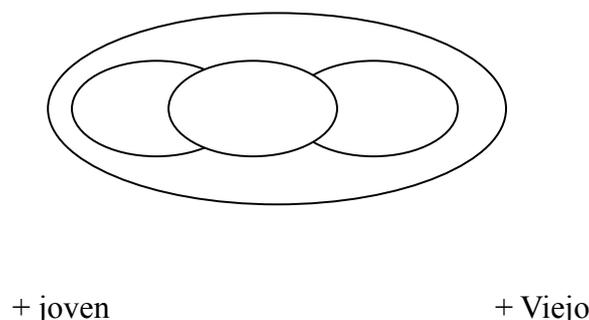
Em relação a convés e máquinas, talvez a maior distinção estava marcada pelo próprio princípio de diferenciação de trabalho. Se bem compartilham horários de trabalho com os de convés, não o faziam em relação ao trabalho específico, com o que certas

obrigações laborais permitiam certas disjunções de horários inclusive à hora de sentar à mesa, onde os tripulantes de máquina costumavam chegar a sentar-se ou ao menos chegar ao comedor depois que os de convés. Ademais, em porto e em rota, cumpriam com turnos de trabalhos, com plantões fora de horário, pois as máquinas não podem parar. Em porto os tripulantes de convés também fazem plantão. Há, portanto, uma coesão também marcada pela confluência de horários entre os de convés e os de máquina que os distingue e diferencia entre eles à hora de sair.

Revisadas as confluências e diferenças para a formação de grupos em relação a espaço, tempo e trabalho, existe também a questão dos grupos de idade, na medida que há também uma conformação etária, que marca, em parte, a hora de sair e o destino. Existem, a grosso modo, três grupos: os mais jovens que tem poucos anos de embarque e começaram a trabalhar cedo, eles tem entre 18 a 25 (corresponderiam a terceira geração); os de idade média, o que tem entre 35 a 50, e os maiores de 50 (correspondem a segunda geração). Geralmente o grupo do meio termina se relacionando fortemente com o primeiro e o terceiro. Não obstante afazeres de rotina no tempo fora do barco, na cidade, são diferenciados. Se bem todos esses grupos podem ir a um bar a tomar uma cerveja e às vezes sair a bailar juntos, quando se trata de sair para a cidade vizinha de Boiro, geralmente, predomina a ida do primeiro grupo, poucas vezes acompanhado pelo segundo. O segundo grupo vive um tipo de adolescência estendida, fora de casa, apesar de que tenha esposa e filhos, seu comportamento e sua roupa se aproxima muito ao primeiro grupo. Em Corral, muitas vezes escutei dizer que pai de tripulante muitas vezes parece mais um irmão que um pai. A diferença só se acentua quando a pessoa do grupo dois passa para o grupo três. O grupo dos mais jovens também realiza algumas atividades que não envolvem os outros grupos, como o é ir ao café de internet. Os de idade mediana se encontram, portanto, no grupo mais flexível, compartilham tanto com um grupo ou outro. A verdade é que todos da tripulação compartilham entre si, mas há certos conhecimentos, imaginários, saberes, interesses, gostos e informações cortadas pelos grupos de idade, por exemplo, no caso dos mais jovens, usar internet, por manter coleções de filmes e mp3, além de manter um interesse por certo tipo de bens eletrônicos específicos. Também esses grupos se diferenciam pelas atitudes de respeito entre cada um dos integrantes, junto com o grau de experiência e conhecimento que lhes são depositados aos tripulantes de maior idade – questão que nota na hora de falar e nas conversas nos bares. Quando se sai, a tomar um trago por exemplo, se costuma que cada

tripulante vá pagando uma rodada de cervejas.

Fig. N° 6, Grupos de Edad.



Sair em outros portos de outros países têm diferenças substanciais nas condições de segurança e policiamento no porto, do barco e das pessoas. Diferente dos portos de Galícia, há outros portos que tem horários de saída e entrada, em outros, não se pode nem sair do recinto portuário, e nos países muçumanos está proibida a venda de álcool, inclusive nos portos.

Sair no meio da semana e tomar algo mais que umas cervejas é algo pouco usual, mas acontece de vez em quando. Ao menos entre os tripulantes daquele barco e os que entrevistei, a saída da noite anterior não pode afetar a jornada de trabalho ao dia seguinte. Seja como seja, há que estar de pé, geralmente se pode dormir na hora do almoço, antes de voltar ao horário de trabalho, e ao finalizar do dia se dorme um pouco mais até o jantar. Em geral, em dia com ressaca costumam dormir cedo. Mas esta situação a aprendi de outra forma, antes de estar no barco com eles. A aprendi em Corral com Juan Pablo Olivares, quem por então se encontrava em terra. Havíamos saído a conversar com um tripulante que já estava aposentado, e nessa noite iria ficar na casa de Juan Pablo. Fomos à casa de Don Collin e bebemos uma mescla que se conhece no Chile como *joté*. Depois de conversar e beber, e de fato realizar uma entrevista, fomos, por volta da uma da manhã, para o bar de Don Armando, o único aberto e bastante distante, cerro abaixo. Onde seguimos conversando e bebendo a mesma mescla, passaram 3 garrafas de vinho e várias garrafas de Pepsi. Saímos por volta das 4 da

manhã. Quando chegamos em sua casa, Juan Pablo esquentou uma sopa de mariscos e cada um se retirou a seus aposentos. Fui despertado um pouco antes das oito da manhã, naturalmente com uma ressaca gigantesca. Levantei-me, limpei-me rapidamente e dirigi-me à cozinha, onde me esperavam de pé, Juan Pablo, para que tomássemos o café-da-manhã. Juan Pablo já estava de pé faz tempo e inclusive havia comprado o pão. Quando viu minha cara de ressaca, me dice: *es así como lo hacemos en el barco cuando salimos de noche*. Naturalmente que o peso de suas palavras tomaram diferentes formas quando compartilhei com a tripulação do Montecruz na Espanha.

Sair é, portanto, uma quebra na rotina e na ordem estabelecida no barco. *Como sair* pode ser também um princípio de distinção identitária dos tripulantes chilenos, frente a outros tripulante de outras nacionalidades. Ao mesmo tempo voltar ao barco significa re-entrar em uma ordem específica. Assim, quando os tripulantes voltam ao trabalho, costumam trocar-se para utilizar as roupas específicas que ele usan no barco, seja para trabalhar ou simplesmente para estar no barco.

Todo barco em porto tem um *zarpe*.

Se há algo claro em relação ao *zarpe* (partida) é que na maioria das vezes não se sabe quando exatamente vai acontecer. E se há (in)certezas, que vão diminuindo com o passar dos dias no porto, em relação ao dia de partida, estas são ainda mais latentes em relação a onde vão. Quando estive no barco com eles as possibilidades do próximo rumo, confiadas por parte do capitão, eram três: Centro-américa (Salvador), Brasil (Norte ou Sul) e África (Abdijan). Finalmente primou esta última – informação que me foi revelada uns quatro dias antes da partida definitiva. É comum também, segundo me contavam os tripulantes, que aconteçam mudanças de rotas no meio da viagem. Na verdade, o próximo destino não importa tanto para eles, o destino mais importante para um tripulante é poder voltar para casa. Assim o tempo se mede regressivamente em relação aos meses-dias que podem faltar para voltar pra casa. A partida, depois de um tempo prolongado em terra, três semanas, é bem visto, já que o tempo se passa mais rápido navegando. Esse tempo faz alusão ao tempo da *campaña*, ao tempo do trabalho, que é também o tempo de estar longe da família, e portanto, não em casa. Estar em terra dá a sensação de não avançar, de que o barco não avança e com isso, que o tempo não avança, ou bem, não passa. Ademais me afirmam que passar muito tempo em porto não é bom, pois se gasta muito dinheiro, sendo que a economia é uma das maiores motivações do trabalho como assinalei anteriormente.

A sentença de partida foi anunciada um dia antes no quadro de avisos:

Mañana 9 – 08

Práctico a bordo 20 hrs.

Assim, em meu último dia a bordo, baixei do barco, depois de efusivas despedidas, uns 20 a 30 minutos antes que zarpassem. O práctico já estava chegando no rebocador, vinha de Villagarcía – que se encontra ao outro La da baía. Fiquei no cais, observando todas as manobras de partida. Lentamente o barco foi saindo. Esperei até que o barco se perdesse de vista, todo o tempo os tripulantes se despediam, inclusive, os oficiais e o capitão. Se havia fechado um ciclo. Tanto para o antropólogo, que lhes viu chegar no mesmo lugar, como para eles, que só chegam aos portos para partir novamente.

QUARTA PARTE:

VIVENDO O TRANSNACIONALISMO

CAP.8: DOCUMENTOS E OBJETOS: CARTOGRAFIAS DA VIAGEM.

“... to reconstruct nearness and distance, not as spatial categories measured through an external objective scale, but as categories of experience (Das 1995:204).”

CAP.8: DOCUMENTOS E OBJETOS: CARTOGRAFIAS DA VIAGEM.

(Re)Problematizando

Dos documentos, papéis, legalidades e viagens.

Entre antropofagias e cartografias da viagem: vivendo o transnacional.

(Re)Problematizando.

“.. só se torna uma diferença visível, perceptível, não indiferente, socialmente pertinente, se ela é percebida por alguém capaz de estabelecer a diferença (Bourdieu 2008:23).”

Proponho-me a distinguir neste penúltimo capítulo dois temas relacionados entre si, que atravessam os diferentes capítulos da tese, daí o exercício de invocar parte do que já foi narrado a partir de novas perspectivas. Ambos temas discorrem sobre como os tripulantes vivem o *transnacionalismo*. Trata-se de um trabalho-jogo analítico de observar, no cotidiano, formas, representações e, sobre tudo, experiências que falam de viver o *transnacionalismo*. A noção de *cartografias da viagem* é uma proposta de chegar ao *coração* das conceituações, este algo que está em movimento e em vários lugares ao mesmo tempo, ou onde vários lugares, significado, recordações, tempos e espaços se encontram. Neste sentido, cabe destacar que, para os tripulantes em atividade, viajar é um processo contínuo, marcado pelas descontinuidades de estar em casa.

Discuto inicialmente a possibilidade de entrelaçar os documentos-papéis do tripulante vis-à-vis as diferentes especialidades e esferas da vida social. O trabalho do tripulante *corraleño*, hoje mais do que nunca, aflora interessantes matizes de como e de que forma se pode viver processos de transnacionalização, que podem ser observados em diferentes elementos, como nos documentos correspondentes à sua categoria de trabalho – documentos de uma forma ou outra relacionados também com a formação do tripulante. Se os documentos servem para ver o dia a dia do Estado na vida das pessoas (Peirano 2006), podem servir também para vislumbrar processos de transnacionalização. Se os documentos formam parte do cotidiano, também o formam as lembranças-souvenires. Pensar sobre elas é também pensar sobre a viagem e sobre as implicações daquilo que é trazido e do local onde é exposto. É ver outras arestas do que significa viajar para os tripulantes de Corral. Ambos elementos nos falam, então, da construção de *cartografias da viagem*.

Os temas que aqui trato voltam à pergunta sobre as estratégias das alocações entre dinâmicas locais, globais e transnacionais. No fundo se trata de seguir tentando responder a pergunta sobre o que pode dizer o trabalho de tripulantes e a história de Corral para estudos enquadrados em uma antropologia da globalização, resguardando e distinguindo as inserções do local no global e vice-versa.

Dos Documentos, papéis, legalidades e viagens.

“Para que serve um documento? Documentos facilitam o ato de contar, somar, agregar a população (e, assim, taxar a riqueza e controlar a produção) e identificar o indivíduo – para fins de conceder direitos e reclamar deveres. Assim, tanto elementos particulares/individuais quanto o conhecimento sobre a coletividade – esses dois componentes indissociáveis do “fato moderno” – se conciliam nos documentos, nos “papeis” que, reconhecidos e regulados pelo Estado, identificam o indivíduo como único. O documento legaliza e oficializa o cidadão e o torna visível, passível de controle, e legítimo para o Estado. O documento *faz* o cidadão em termos performativos e compulsórios. Essa obrigatoriedade legal tem o seu lado inverso: o de impedir o reconhecimento social do indivíduo que não tenha documentos (Peirano 2006:137)”.

Um aspecto interessante para pensar e discutir o *transnacionalismo* dos tripulantes radica em considerar toda a documentação necessária atualmente para embarcar. De alguma forma, dita documentação fala de uma possível cidadania restrita ao trabalho, de um mercado laboral transnacional, ao mesmo tempo que localiza e indexa o tripulante em sua capacidade de mover-se entre espaços e tempos. Para pensar o assunto é necessário que recordemos certos aspectos relativos à formação do tripulante, junto com os requisitos e certificados necessários para seu embarque. O caso dos tripulantes é, portanto, ideal para pensar, debater e questionar as *condições da transnacionalidade* (Ribeiro 2003), especificamente, para o caso das *condições integradoras*, sobre tudo, ao que se refere às questões políticas e legais.

Há uma clara relação entre os atuais documentos necessários para embarcar e a condição de ser reconhecido laboral e socialmente como tripulante. Não me proponho a explorar um viés histórico e de memória, de como e quais *documentos* mudaram de forma e conteúdo, ou como outros foram agregados, mas ao menos vale recordar que a maior diferença é vivida entre a segunda e a terceira gerações, depois que o Chile adotou o convênio de STWC 95¹⁰⁰ em 1999 (Armada de Chile 1999). Convênio e Lei que afetaram o cenário de formação dos tripulantes, tais alterações, uma vez regulamentadas e transformadas em lei, influenciaram a adaptação dos tripulantes que já exerciam seu trabalho, que se viram obrigados a fazer cursos para poder renovar seus

¹⁰⁰ Standard of Training Certification and Watchkeeping – para maiores detalhes ver Cap. 3.

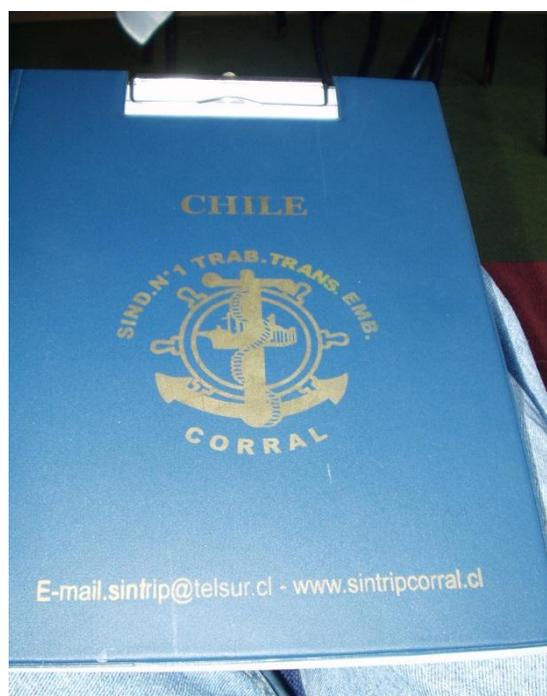
documentos e adquirir outros necessários.

Vale a pena nos determos nos documentos que atualmente são utilizados pelos tripulantes, agrupados em uma pasta cheia de papéis que carregam a cada embarque, que os define como aptos a navegar, trabalhar e viajar; que os identificam a certas *bandeiras* e claro, a certos quadros de direitos e deveres. Os documentos relativos ao *exercício* do trabalho de tripulante são tramitados por organismos públicos, dados a quem cumpra com os requisitos definidos pela lei. Por meio dos documentos, se os deixamos falar como propõe Peirano (2006), podemos ver, e sobre tudo distinguir, o nacional do transnacional e o transnacional do nacional para cada caso do *ciclo laboral* do tripulante. Se os documentos *podem revelar e podem colocar em movimento essas entidades que concebemos abstratamente como nação, Estado e cidadania* (Peirano, 2006:138), o que sucede então para o caso do tripulante? Como poderíamos ver o *Estado em ação, a nação sendo feita, o Estado no cotidiano das pessoas* a partir do exemplo dos tripulantes? A situação é interessantemente complexa, na medida que o caso do trabalho dos tripulantes serve para pensar como os estados nacionais lidam com políticas transnacionais que ao final estão reguladas nacionalmente e são vividas em experiências sempre locais. Em outras palavras, a grande maioria dos documentos dos tripulantes correspondem a acordos internacionais, acordos que, como mencionei no quarto capítulo, são regulados por diferentes estados nacionais e são obtidos localmente por esforços dos próprios tripulantes e por meio do sindicato. A *pasta de documentos* é requerida por agentes de estado do país onde o barco e o tripulante se encontram, seu conteúdo é *transnacional*, sua emissão é nacional e sua leitura é local. É transnacional porque o documento e seu conteúdo são reconhecidos, ao menos pelos países que tenham ratificado os convênios associados, como *documento* legalmente válido, garantindo aptidões, direitos, obrigações e, sobre tudo, o *fluxo* do tripulante. É nacional, na medida que, embora normatizado internacionalmente, o documento se remete a um país, criando um vínculo entre um país e um documento. Enquanto que o documento se faz vivo ao ser apresentado ou requerido, o que sempre ocorre localmente.

Mas para o caso dos tripulantes *corraleños*, quais documentos estão contidos nesta pasta? Os documentos reconhecidos como *os papéis* pelos tripulantes são: o passaporte chileno, a caderneta de embarque chilena (que inclui os certificados dos cursos OMI efetuados e o certificado de aptidão física), a caderneta da bandeira de registro do barco,

sendo mais frequentes a *panameño* e a *liberiana*, e o certificado internacional de vacinação. Ademais o tripulante leva cópias dos cursos OMI realizados e carrega sua carteira de tripulante – com seu rol (numeração) individual. Cabe destacar também que a grande maioria dos documentos necessários para o embarque está escrita em mais de um idioma, incluindo o inglês em todos. A *documentação* de caráter mundial afiança o inglês como língua global. Grande parte destes documentos são transportados em uma pasta confeccionada pelo sindicato¹⁰¹. Em seguida, refiro-me brevemente a cada um de tais *documentos*.

Foto N° 25, A pasta do sindicato.



Entre os diferentes documentos portados pelos tripulantes, há um que os (re)localiza como cidadãos chilenos quando se encontram em outros países: o *passaporte*¹⁰². O passaporte, sem contar alguns convênios de países fronteiriços ou áreas como a Comunidade Européia (que permite atualmente o livre trânsito com documentos de identificação nacional ou mesmo nem é necessário apresentar documento algum), é o principal documento válido para transitar entre fronteiras nacionais. Sobre o passaporte,

¹⁰¹ A pasta também é um indicador generacional. Quem a possui corresponde em grande parte à segunda geração de tripulantes, pois a mesma foi confeccionada aproximadamente em finais dos anos noventa. Nem o email nem a página web estão atualmente ativos.

¹⁰² Não pretendo aprofundar em todos os avatares do passaporte. Há trabalhos e discussões valiosas, entre outros, ver: Lloyd (2005) e Torpey (2000).

Torpey comenta:

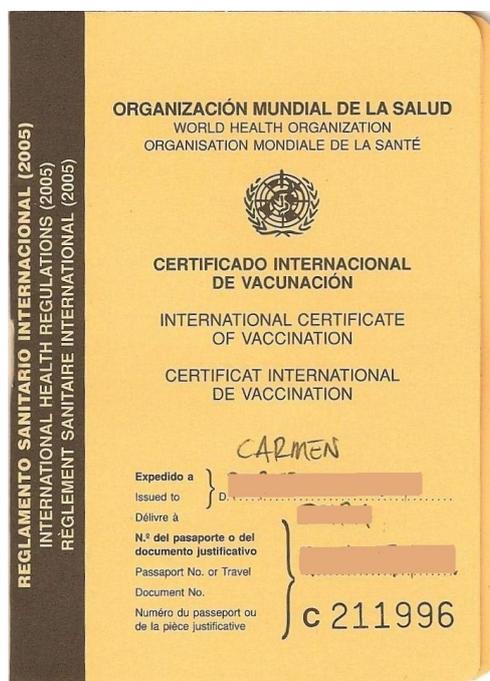
“... the emergence of passport and related control on movement is an essential aspect of the “state-ness” of states, and in therefore seemed to be putting the cart before the horse to presume to compare states as if they were “hard”, “really existing” entities of a type that were more nearly approximate after the First World War. Moreover, what is remarkable about the contemporary system of passport controls is that it bears witness to a cooperating “international society” as well to an overarching set of norms and prescriptions to which individual states must respond (2000:3).”

O passaporte é, sem dúvida, o documento imbuído no jogo identidade/alteridade; com ele, ou melhor, por meio dele, afirma-se o pertencimento cidadão de uma pessoa baixo um sistema legal burocrático amparado em convenções internacionais (Torpey 2000). É um documento válido, sobre tudo porque é *reconhecível*, pois está normatizado por convenções internacionais, e de fato, sua maior eficácia reside na atribuição e pertencimento de um indivíduo a um estado nacional. Mas o passaporte é também o registro de uma vida de viagens ao estrangeiro, marcando as idas e as voltas. Se a caderneta de embarque registra o tempo a bordo, quando se chega e quando se deixa o barco, o passaporte registra o tempo entre a saída e a volta ao país e movimento entre países. Sobre tudo, o passaporte é, para os tripulantes, um dos documentos requeridos para trabalhar e embarcar. É o documento que permite não apenas sair do país, mas também é o documento de identificação válido e necessário para transitar por diferentes países; é o facilitador do fluxo. O passaporte faz, por tanto, parte da lista de documentos que o navegante transporta consigo e mantém sempre em dia para poder trabalhar. O passaporte, ou documento de viagem, é indispensável para transitar entre países, e sempre faz parte da documentação mínimia exigida pelas agências de contratação, sindicatos e anúncios de classificados. Ter o passaporte vigente significa estar disposto para embarcar internacionalmente e ir trabalhar fora, longe de casa e de Corral.

É interessante destacar que todos os outros documentos: o certificado internacional de vacinação, a caderneta de embarque e a carteira ou caderneta dos países de bandeira de conveniência, possuem tamanho e forma similares às do passaporte. É dizer que se busca, na forma do documento, a essência do dom da viagem: o transnacional.

Outro documento necessário é o *Certificado Internacional de Vacinação*. Trata-se principalmente da vacina contra a febre amarela que tem duração de 10 anos e é exigida por vários países. Também é imprescindível possuir este *certificado* para ser contratado. Cabe ressaltar que no Chile são poucos os centros médicos públicos que outorgam dita vacina, o que implica um traslado e um custo para o tripulante¹⁰³. Todas as informações do documento, amparado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) estão escritas em três idiomas, um texto abaixo do outro; primeiro em espanhol, logo em inglês e finalmente em francês. A multiplicidade de idiomas ratifica que o documento é destinado a uma pessoa *em trânsito*. Na capa da caderneta está registrado o número de série do *certificado*, além dos espaços para colocar o nome e o número de passaporte da pessoa. Nas páginas interiores há seis colunas para serem preenchidas, colunas que trazem os seguintes títulos em espanhol: *Enfermedad designada; Fecha; Fabricante; Marca y Número de Lote; Próxima dosis (fecha); e Sello Oficial del centro de Vacunación*. Este certificado se faz imprescindível devido ao alto número de países que exigem dita vacinação e pelo constante fluxo quase imprevisível das frotas mercantes.

Foto N° 26, Certificado de Vacinação Internacional¹⁰⁴.



¹⁰³ Durante muito tempo a vacina foi oferecida exclusivamente no hospital Salvador, em Santiago, por tanto, os tripulantes eram obrigados a se deslocar até a capital do país.

¹⁰⁴ Obtido em: <http://trajinandoporelmundo.wordpress.com/2009/10/27/las-vacunas/>, acessado Dez. 2009.

Os tripulantes contam também com sua *Caderneta de Embarque*, definida no Título I, Artigo 2º, do Regulamento sobre a Formação, Titulação e Carreira Profissional do Pessoal Embarcado como: *el documento oficial que acredita la inscripción del titular en los registros del personal embarcado, a cargo de la Dirección General, en la que consta su filiación, revalidaciones, embarcos, desembarcos, cursos aprobados y otras particularidades* (Armada de Chile 1999:8). A *caderneta de embarque* é o procedimento culminante para poder embarcar, segundo os atuais regulamentos (Armada de Chile 1999), que incluem a retificação de convênios internacionais (como o STCW 95, ver Capítulos Dois e Quatro). Para que um tripulante possa obter a *caderneta* é necessário haver realizado cursos de formação de tripulantes, seja para a especialidade de convés ou máquinas, práticas de bordo, os quatro cursos OMI obrigatórios e haver prestado exame em alguma repartição naval. O exame em espanhol confere o título nacional e o exame em inglês o internacional. Na *caderneta de embarque*, confeccionada pela Directemar (Dirección del Territorio Marino y de Marina Mercante de la Armada de Chile) consta, primeiramente, os dados do tripulante (nome, nascimento, domicílio e número de identidade), o número de série da *caderneta* e uma fotografia em cores do proprietário; nas páginas seguintes estão o registro do tripulante, os cursos OMI efetuados e o certificado de aptidão física. Logo após estão os espaços para marcar os embarques e desembarques, conteúdo que é preenchido sempre pela autoridade marítima chilena. Os tripulantes de Corral costumam realizar este trâmite na Capitania do porto de Corral. Ao final estão os espaços para colocar as vigências da *caderneta*. Assim, em razão de obter ou renovar a *caderneta de embarque*, o tripulante deverá contar com os seguintes documentos-papéis: Título de Tripulante (documento oficial do Governo do Chile escrito em espanhol e inglês com vigência estipulada, renovações poderão ser feitas no verso do documento), Certificado dos quatro cursos OMI requeridos e o Certificado de Aptidão Física.

Foto N° 27, Caderneta de Embarque e Carteira de Tripulante.



Como esclareci anteriormente, os barcos navegam baixo diferentes bandeiras de conveniência, segundo os interesses da companhia, dos armadores e das agências administradoras. Assim, para um tripulante embarcar em um barco deve adquirir uma *caderneta de embarque* (*seaman book* em inglês y *libreta de embarque* em espanhol) ou também chamada em alguns casos como *Carné del Marino* (por exemplo, para o caso da caderneta panameña) do país da bandeira que o barco navegue. Para os tripulantes de Corral este trâmite é efetuado pelo sindicato, mediante entrega de fotos e documentos que sejam necessários, além de pagar o valor determinado. A capa do documento acostuma constar com os brasões do país. A título de exemplo, no caso da caderneta do Panamá¹⁰⁵ está escrito na parte superior, “República de Panamá”, seguido do brasão do país, e abaixo escrito “Marina Mercante Nacional” e na linha inferior “Carné de Marino”. Em seu interior se encontram as primeiras folhas com a identificação do tripulante, seu número de inscrição e seu número de identificação de código OMI. Nas páginas seguintes há espaço para anotar em columnas (escritas em inglês e espanhol) as

¹⁰⁵ En la página web de la Autoridad Marítima de Panamá (www.amp.gob.pa), se puede acceder a informaciones de todos los marinos y oficiales registrados bajo bandera panameña.

informações de cada embarque. Na parte superior de ditas folhas está escrito “Indicación de Experiencia”, enquanto as colunas listadas são: “Alistamiento” com duas subcolunas, “Fecha” e “Puerto”, “Desembarco”, também com as subcolunas de “Fecha” y “Puerto”, “Nombre de la Nave”, “Posición a Bordo” e “Firma del Capitán o Autoridad”. Um tripulante pode ter várias cadernetas de embarque de diferentes países.

Foto N° 28, Caderneta de Embarque Panameña.



Muitos dos tripulantes da segunda geração, como descrevi no capítulo cinco, passaram por diferentes experiências de trabalhos relacionados com o mar antes de se tornarem tripulantes de naves maiores. Os diferentes momentos laborais vivenciados foram e estão marcados pelo estado por meio de seus entes reguladores, indexados ao trabalho da “Armada de Chile”, especificamente, da Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar). Para cada passo laboral dado no mar, há uma regulamentação que remete a uma acreditação formal de uma aptidão para realizar tarefas específicas. Assim, se por um lado, há uma reprodução de um *habitus* referido a práticas e saberes em torno do mar (Bourdieu 2008), por outro lado, o estado regula, certifica e dá permissão para realizar tais tarefas. O estado burocratiza e ordena, deste modo, práticas e conhecimentos. Os eventos da vida marcados por experiências específicas destes tripulantes em torno do mar estão marcados também por quadros legais específicos, que, como discutido no segundo capítulo, estão, por sua vez, marcados tanto por políticas nacionais como transnacionais. Assim, as experiências de

pescador artesanal, mergulhador mariscador e tripulante estão, cada uma delas, de formas diferenciadas, submetidas a legalidades e requerimentos específicos e, conseqüentemente, a *documentos* específicos que os habilitam a exercer as tarefas – e portanto suas profissões. Cada um desses trabalhos requer uma *certificação* da jurisprudência que, para o caso de Corral, varia tanto entre a Capitanía de Puerto de Corral, a Gobernación Marítima de Valdivia, e a Capitanía de Puerto Montt, as quais, segundo requerimentos diferenciados, outorgam a permissão e a habilitação. Assim, para cada trabalho há, uma vez passado pelos exames correspondentes, uma carteira ou caderneta que ratifica tal aptidão. Há, então, entre os diferentes trabalhos relativos ao mar, um encontro entre legalidades, conhecimentos, saberes e práticas que remetem por um lado a experiências e valores locais, e por outro, a enquadramentos locais, nacionais e transnacionais. De pescador artesanal a tripulante de navios maiores, passando por mergulhador mariscador e tripulantes de embarcações menores, há uma gradação entre o nível de alcance de políticas e diretrizes nacionais e transnacionais. Assim, muitos tripulantes efetuaram registros e exames para obter seus certificados, para poder ser pescador, mergulhador e tripulante.

Os tipos de documentos, as formas que se obtém, como são regulados, etc., marcam interconexões de espaços e esferas, jogos de referências entre soberanias e cidadanias vividas diferentemente entre espaços locais, nacionais e internacionais. Se há algo que o tripulante se preocupa é ter seus documentos, que são cuidadosamente guardados, em dia. No geral, a renovação dos mesmos, que se pode fazer na Capitanía de Puerto de Corral, sempre é realizada antes do vencimento. Perder os documentos, ou melhor, invalidá-los, é invalidar o acesso a um mercado internacional de trabalho, a fluxos e dinâmicas específicas para a obtenção de trabalho. Não possuir os *documentos* ou não possuí-los em dia é marginalizar-se em relação ao trabalho. A posse dos documentos em dia é parte do processo de *inclusão* em um mercado internacional, que lhes permite não somente conseguir trabalho, mas também optar por novos horizontes de trabalho em outras companhias. O contrário somente leva à *exclusão* de dito mercado. Ter e usar ditos documentos está conjugado com a possibilidade de vivenciar a transnacionalidade de um trabalho e, com ele, conformar *cartografias de deslocamento e de viagens*.

A obtenção dos documentos mostra as vicissitudes do quadro local-nacional-transnacional, conferindo certas *soberanias* para cada territorialidade. Sobretudo vincula

o tripulante a processos transnacionais, ao mesmo tempo que mostra com se dá esta vinculação. Assim, o tripulante deverá cumprir *requisitos* que lhe permitem obter os documentos que lhes declaram dentro de uma categoria de trabalho internacional. A obtenção dos documentos se faz localmente amparada em regulamentações nacionais concomitantes aos acordos internacionais ratificados pelo país. O conjunto dos documentos lhe dará uma liberdade de trabalho e, em conjunto, formam parte de um pré-requisito para possuir uma caderneta específica de alguma bandeira que lhe permitirá trabalhar e embarcar em qualquer barco que navegue baixo aquela bandeira.

Por último, vejamos o *transcurso* do uso dos documentos, desde a ida ao retorno do tripulante. O primeiro uso será no aeroporto internacional de Santiago do Chile. O tripulante usará seu passaporte para identificar-se no *check-in* da companhia aérea. Provavelmente a passagem seja um bilhete eletrônico. Logo terá que apresentar junto com sua passagem, a ficha de migração e o passaporte perante a autoridade migratória. Logo ao chegar ao primeiro país em que vá embarcar, terá que fazer o mesmo novamente. Então apresentará novamente seu passaporte, e, caso o encarregado tiver alguma dúvida pela quantidade de viagens carimbadas em seu passaporte, esta será esclarecida quando o tripulante lhe explicar qual é o seu trabalho. Foram poucos os casos que me foram relatados em que foi necessário mostrar a documentação própria de tripulante. No momento de chegar ao barco, o tripulante chileno entrega os documentos de identificação ao capitão, quem cuidará pela boa ordem de todos os documentos antes de solicitar que o tripulante firme seu contrato. No dia de zarpar, chegarão as autoridades portuárias e a polícia de fronteira, que revisarão a documentação de toda a tripulação. Mesmo movimento que se repete quando o barco chega a outro porto. Um tripulante comenta a respeito:

“Los documentos los guarda el capitán, el examen médico, el curso de incendio, de supervivencia en el mar, relaciones humanas, primero auxilios y el certificado Panameño. Entonces todos estos documentos te los pescan y te lo dejan en el barco. Cuando tú llegas a un puerto, llega un inspector hacerte una revisión, te pide todos esos documentos. Alguien que no ande con esos documentos, se partean al capitán. Porque tienes que andar con todos esos documentos.”

Há uma situação na qual aparece o último dos *papers*. Em alguns portos, pode acontecer que as autoridades retenham o passaporte e entreguem um *short pass* que permitirá ao tripulante o livre trânsito do barco ao porto e do porto à cidade – a menos que o porto e o país tenham algum tipo de restrição horária, ou restrição de saída do porto. Sobre o uso do *short pass* o mesmo tripulante comenta:

“Nos piden el pasaporte, el nuestro, el chileno te lo piden ahí, entonces se lo llevan las autoridades y después llegan con un papelito, que es un short pass que le llaman ellos y con ello puedes salir. El papel te indica la cantidad de días que vas a estar tú, aproximado bueno quince días, pero si estas veinte te lo tienen que renovar, ponerle diez días más porque si te pillara la policía afuera te pueden detener por eso.”

Tal como propõe Peirano (2006), a força destes documentos reside no fato de que são eles que podem dizer quem são os tripulantes. Mas frente a quem? Os usos destes documentos mostram parte da cartografia da viagem do tripulante. Grande parte não tem uso local, salvo nos casos de embarque regional ou nacional que realizam esporadicamente os tripulantes de Corral. A maioria dos documentos são mediadores de mundo, e como todo mediador, requerem dinâmicas identitárias para gerar a distinção, neste caso, de ser apto, de ser tripulante, de estar regularizado, de ser chileno, de poder trabalhar em barcos com tais bandeiras, de possuir a experiência de tripulante, entre outros aspectos. Os documentos são o presente e o passado de uma experiência de trabalho, são e formam parte da memória de trabalho do tripulante. Os documentos, sobretudo, asseguram o fluxo da pessoa, do tripulante, ao mesmo tempo que lhe garantem seu trabalho e a condição transnacional deste.

Cartografias da viagem: vivendo o transnacional.

“É assim que me identifico, viajante, arqueólogo do espaço, procurando em vão reconstruir o exotismo com auxílio de fragmentos e destroços (Lévi-Strauss 2001:39).”

“Goods, then, are the visible part of culture (Douglas & Isherwood 2003:44).”

A pesquisa de campo é sempre cheia de momentos que nos desconcertam, nos surpreendem e nos deslocam. São, sem dúvida, momentos profundamente provocadores, e muitas vezes acontece que conseguimos realmente compreendê-los, somente depois de um longo tempo, quando provavelmente já estamos em nossos *gabinetes*. Um desses momentos aconteceu quando conheci o segundo tripulante de minha pesquisa, radicado na distante e pequena localidade rural-costeira de Chaihuín, pertencente ao município de Corral. Combinamos uma entrevista em sua casa, e fui até ela, uma pequena casa de madeira, na *aldeia* de Chaihuín, formada por umas cinquenta famílias, e lá me deparei frente a uma pequena sala adornada com objetos de todo o mundo. De lado a lado, entre os poucos metros quadrados, encontrei-me com uma coleção de *souvenires* de diversos países e continentes; da Espanha havia flâmulas do Real Madrid, Barcelona e da Comunidade Autónoma de Galícia, uma bota e a figura de um touro; do Quênia (do porto de Mombassa) havia uma faca de madeira e figuras de guerra *massai*; do Iêmen, um punhal; da Costa do Marfim (do porto de Abidjan) uma figura de um búfalo, um casal esculpido em pedra e um leopardo; do Senegal (do porto de Dakar) algumas réplicas de instrumentos musicais e máscaras; da Venezuela (do porto de Guaira) um prato decorado; do Equador (porto de Manta) uma flâmula; das Ilhas Seychelles um quadro retratando um cavalo; do Egito (canal de Suez) alguns papiros e pratos de bronze decorativos. Talvez para complementar o *quadro de hibridismos* vivido (Canclini 2001, Díaz 2006), dita casa está inserida em uma lógica matrilinear da cultura *mapuche* (neste caso, mapuche Lafkenche), pois o terreno onde está a casa faz parte do terreno da mãe da esposa do tripulante. Como me explicou Eduardo, um amigo que havia feito em outro momento e que me introduziu aos primeiros tripulantes que conheci em Chaihuín:

“Mira, lo que pasa es que esas son las casas de las hijas, así es que se va dividiendo, es ahí es la casa de la mamá, la central, de ahí vinieron todas, ¿Entendiste?”

Fotos N° 29 y N° 30, A casa e a vista a partir da casa em Chaihuín.



Rotas, campanhas e viagens estavam conjugadas em unísono entre ditos objetos. Parecia que a janela e o eterno verde das pradarias marcado pelo azul do mar eram também adorno decorativo do tempo e do lugar onde os objetos se encontravam. Mas não, de um momento a outro, questionei-me tudo, e um pouco mais. Com o tempo, conheci outras casa e outros *mapas-múndi* de *souvenires*, talvez nenhum tão variado como o primeiro.

Fotos N° 31 y N° 32, Alguns objetos expostos na sala.



Os diversos objetos que, por sua vez são diversas lembranças, mostram que expõem a *viagem*, não qualquer viagem, senão uma viagem pelo mundo. Comprar, possuir e

mostrar as lembranças corresponde em certa forma a uma *antropofagia da viagem*, consumir o objeto é consumir o *espírito* da viagem. Então, tal como o *dom* pode falar mais da ordem social que está por trás dos objetos que circulam, a metáfora de uma antropofagia em relação ao consumo de souvenirs pode falar do ato social de se estar viajando constantemente pelo mundo.

Fotos Nº 33 y Nº 34, Sala de jantar de outro tripulante em Corral.



Desta forma, os diferentes objetos coletados e exibidos seriam a *substância* da viagem. O fato de estarem expostos em lugares de sociabilidade como a sala da casa, e também em virtude de possuírem um valor reconhecido e compartilhado, apontam para o *ato social* de uma *antropofagia da viagem*, enquadrando-se como parte de um ato ritual de consumo-exposição (Douglas & Isherwood 2003). O conjunto dos objetos expostos conforma, por tanto, um certo mapa da viagem, como se fosse uma *cartografia da viagem* no plural, relativa a *itinerários transnacionais* (Clifford 1999). A exposição dos objetos recria o *status quo* social que afirma a viagem ao exterior. Douglas & Isherwood, quando se referem ao social e ao cultural do consumo, apontam:

“Instead of supposing that goods are primarily needed for subsistence plus competitive display, let us assume that they are needed for making visible and stable the categories of culture. It is standard ethnographic practice to assume that all material possessions carry social meanings and to concentrate a main part of cultural analysis upon their use as communicators (*idem*:38).”

Se o consumo e as mercadorias consumidas servem para reivindicar aspectos da vida social e cultural dos grupos sociais, cabe notar que o que se quer reivindicar, ou melhor, o que se quer comunicar, deve ser feito por meio de significados compartilhados – muitas vezes por meio de rituais socialmente convencionados, ou melhor, simplesmente de formas rituais. Em relação especificamente ao consumo, Douglas & Isherwood destacam a capacidade que o consumo tem de fixar *tempos* e *espaços*. Questão que parece ser significativamente interessante ao pensar no caso dos tripulantes e seus objetos expostos na sala: os *souvenires*.

“The most general objective of the consumer can only be to construct an intelligible universe with the goods he chooses (idem:43).”

O consumo gera e representa valores e formas culturais. Mas ao mesmo tempo em que o consumo das *mercadorias* nos fala da cultura e da vida social, as mercadorias possuem sua própria vida e historicidade associadas ao seu processo de produção (Kopytoff 2008). Talvez, o *souvenir* seja um elemento de ambos os mundos, onde jogos de (re)significação são gerados e renovados constantemente. A mercadoria produzida representa uma identidade local, naturalmente fracionada, híbrida, ao alcance de todos, e sobre tudo capaz de oferecer múltiplos significados (Canclini 2001).

Assim, sem deixar de lado valores simplesmente estéticos relacionados a aquisição de *souvenires*, o *consumo* destes marca a passagem por um lugar e um tempo específicos. Os objetos marcam um *evento*, seja extraordinário ou ordinário, que fala das relações do tripulante com seu mundo de experiências. Por tanto, a aquisição de *souvenires* faz parte de um marco temporal e espacial da memória da viagem, do trabalho, das rotas e das campanhas para o tripulante frente aos outros¹⁰⁶. Com o que:

“Within the available time and space the individual uses consumption to say something about himself, his family, his locality, whether in town or in country, on vacation or at home (Douglas & Isherwood 2003:45)”

Em síntese, os *souvenires*, seu consumo, transporte e exposição, representam a viagem. O que é consumido? A viagem, mas não qualquer viagem, senão a viagem ao exterior, a outros mundos distantes e inalcançáveis, possível graças ao trabalho de tripulante. Pode-

¹⁰⁶ Neste sentido, fotografias também podem ser marcadores de um tempo e de um lugar.

se considerar então que a identidade do tripulante está sendo reivindicada, ou simplesmente exposta em conjunto com os *souvenires*. Não se trata de uma viagem específica ao Egito ou à Espanha, senão de viagens em um plural acentuado, *continuo* e, sobretudo, *mundial*. Os *souvenires* parecem de alguma forma invocar a autoridade etnográfica do *porque eu estive lá*. (Clifford 2001:40). Não se trata somente de um papiro egípcio que representa o Egito, senão do fato de que se possui tal objeto porque se esteve lá – por isto é costume recordar o como, quando e onde, a história por trás quando se pergunta pelo objeto. Naturalmente, à medida que o tripulante vai repetindo as rotas e os lugares, e com eles os *souvenires típicos* que podem ser adquiridos em ditos lugares, decresce o afã de comprá-los, pois diferentemente de outros objetos, por exemplo para o caso da primeira geração que trazia bens de consumo diário que podiam ser vendidos, os *souvenires* possuem um prisma completamente estético e de memória.

Frente às outras pessoas, o dono dos objetos terá que narrar as trajetórias dos *souvenires*, enquanto que à primeira vista, outro tripulante poderá associar rapidamente o objeto a certos lugares específicos e, inclusive por sua própria experiência anterior, ao lugar e a forma provável de como o produto foi adquirido. Assim poderá reconhecer um papiro egípcio e pensar no canal de Suez, onde são oferecidos os produtos por meio de canoas que cercam os barcos, enquanto esperam a passagem definitiva pelo canal. Mas os objetos não possuem apenas uma valoração distintiva entre os tripulantes, senão também frente aos próprios *corraleños*, pois em um lugar como Corral ou Chaihuín, o acesso a rotas e viagens internacionais não é algo digamos muito habitual, sendo restrito aos tripulantes. Assim, grande parte dos *objetos-souvenires* são distinguíveis também aos olhos dos habitantes de ditas localidades, na medida que sobre eles recai a lupa da *alteridade*; sabe-se que não são locais nem regionais nem nacionais, mas não se sabe exatamente de onde são; fazem parte do imaginário do *estrangeiro*.

A experiência da viagem está em contraste com a vida e a estadia em Corral, e frente à gente que vive no lugar. Representa, por tanto, uma experiência radical e única para os tripulantes entre os *corraleños*. Não importa quantas campanhas, quantos países, quantos portos, eles sabem, que em Corral, e no fundo para eles como *corraleños*, viajar é uma experiência radical que significa uma quebra de fronteiras – já marcadas pelo horizonte diário da comunidade, o isolamento parcial ocasionado pelo mar. Muitos tripulantes, antes de embarcar pela primeira vez, tinham suas experiências geográficas

limitadas aos arredores de Corral e Valdivia, e também um limitado imaginário do mundo. Talvez esteja aí a força da denominação comumente usada entre os habitantes de Corral para denominar os tripulantes como *navegantes*. Denominação que denota, ao menos, um contínuo, uma ação contínua de deslocamento, que seja, no mar.

Se por um lado me deparei com *cartografias do mundo* a partir de certas coleções expostas de *souvenires* de diferentes países e lugares, deparei-me também com coleções de objetos comuns. A acumulação de objetos cotidianos e a transformação destes em objetos extraordinários tem a ver, por um lado, com a importância e valorização dada à *viagem*, e por outro, fala do deslocamento de um objeto e da mudança de valor de uso dado a este. Guardar estes objetos é uma forma de valorizar um estranhamento; a experiência radical de haver estado em outro lugar; em lugares remotos.

Foi com Don Juan Vidal que conheci *essas outras coleções*, e vivi outros desses momentos extraordinários do campo. Durante uma de nossas entrevistas na cozinha de sua casa, localizada logo atrás do estabelecimento comercial que mantém, um pequeno armazém de produtos variados e bebidas, apareceu a referência às *lembranças* de tantas viagens pelo mundo: uma coleção de cédulas e cartões telefônicos. Don Juan, que primeiro trabalhou como tripulante de convés para logo trabalhar como garçom, mostrou-me sua coleção de cédulas, que espalhou sobre a mesa e, uma a uma, foi mostrando e explicando.

“Yo conocí una cantidad de países, que si se los nombro usted diría este hombre esta mintiendo, siempre voy hablar de los países que estado, incluso tengo una colección de billetes de los países. Cada billete un puerto y cada billete un país, el Líbano fue el primer puerto que conocí, de ahí Egipto, Irán, España, Inglaterra, Kuwait, Canadá, Marruecos, Suecia, Suiza, Arabia Saudita, Alemania, España, Sudáfrica, Rusia, Italia, Angola, Estados Unidos. Son como treinta a setenta y cinco, pero en la actualidad hay países que no tengo porque no alcanzo a bajar, estoy en el barco. Por eso me gusta hablar con base, si esto no lo he comprado, es una colección de donde he pisado.”

Foto N° 35, Cédulas do mundo: Parte da Coleção de Don José¹⁰⁷.



As cédulas não são apenas lembranças, são também a prova fidedigna para os outros, e talvez para ele mesmo, de quantos lugares por onde *pisou*. Don José, que teve marcada sua primeira inserção de tripulante como uma experiência própria, sem mediação do sindicato, dá luzes sobre o que significou para alguns os tempos de auge do porto. Lugar que cria imaginários de *alteridade*, pois não é somente a diversidade de barcos e nacionalidades que podem chegar ao porto, seja ou não em pequena escala, senão também os barcos que se vão, deixando a inquietude da viagem desconhecida. José comenta a respeito:

“Yo en ese tiempo era pequeño, entonces yo me iba acá al muelle cuando llegaban los barcos aquí a Corral. Era una cadena de barcos, no uno o dos, un montón. Entonces yo me iba al muelle a cargar las maletas, era un pelusa y entonces yo me decía: algunas vez, tendré que conocer el mundo. Así que por aquí por allá me formalicé y saqué mis papeles; mi pasaporte que antes era difícil esas cosas, dentro de los grupos que salieron al para afuera al extranjero fui de la época antigua. Entonces, el que salía al extranjero era bien mirado.”

A outra coleção de Don José, a dos cartões telefônicos, está dividida em dois. Trata-se de cartões de chamada telefônica de longa distância internacional e cartões de carga para celular. Os primeiros foram adquiridos principalmente na Espanha e outros países da Europa, e servem para chamadas a partir de telefones públicos ou fixos, enquanto os segundos servem de recarga para telefones celulares. Don José foi o único tripulante que

¹⁰⁷ A foto exhibe uma ínfima parte da coleção de cédulas de Don José.

conheci que usava e carregava um telefone de três bandas, o que lhe permite utilizar seu aparelho em diferentes países, pois a frequência e amplitude de banda é marcada nacionalmente, e por isto, varia entre cada país. Cabe destacar também, que ambas coleções de Don José, diferentemente do *outro tipo de coleção*, são, como todo tesouro valioso, guardadas em caixas, ou seja, não estão expostas.

Foto Nº 36, Coleção de cartões telefônicos de Don José¹⁰⁸.



A coleção dos diversos objetos, *souvenirs* ou objetos ordinários, representam as inserções no sistema mundial e os fluxos dos tripulantes de Corral. O acesso, aquisição e acúmulo destes revelam inserções e fluxos dentro do sistema mundial por parte das pessoas. Não apenas trazem a *viagem* para casa, mas trazem também o mundo para dentro de casa, e com os objetos, e por eles, podemos refletir sobre *outras* dinâmicas de fluxos de bens, pessoas e informações da globalização. Neste sentido, a história das interconexões globais, de identidades transnacionais e de mercados laborais globais, ganha certo frescor ao considerar a história dos tripulantes de Corral, na medida que ela

¹⁰⁸ Note-se que os cartões apresentados são apenas uma parte da coleção, ao lado esquerdo é possível apreciar uma montanha de outros cartões.

pode lançar novas luzes sobre categorias muito variáveis que parecem meio fixas. Dito caso particular de estudo revela também a importância de considerar a história e memória locais por trás dos processos de estabelecimento de redes de interconexões entre espaços, e as consequentes dinâmicas pré-escritas sobre os fluxos adjacentes.

Assim, inspirados por Kopytoff (2008), podemos pensar que não basta que os *souvenires* sejam produzidos como *souvenires*, mas o que importa, sobre tudo, é o seu reconhecimento sociocultural como tal. Os *souvenires*, este fragmento de algum lugar do mundo, ou melhor, da viagem, implica em uma sintonia entre a pessoa que os vende como tal, quem os adquire e acaba mostrando como objeto decorativo e , finalmente, de quem os aprecia.

Kopytoff também fala sobre o quão enriquecedor pode ser considerar as *biografias* dos objetos, tal como para as pessoas. Mas especificamente neste caso, entendo ser oportuno entrelaçar o objeto com a pessoa, o *souvenir* com o tripulante. Pois cada *souvenir* se remete a uma viagem ou uma *campañs*. A história da viagem está enraizada, ao menos, nessa história exposta, com os objetos coletados em diferentes partes. Cada objeto é também parte invocadora de uma memória de uma história peculiar de sua obtenção que ratifica o lugar de passagem, por tanto a viagem, a qual faz parte da campanha específica – grande marcadora do tempo de embarque de um tripulante, como anunciado anteriormente, mais do que por anos, é medido por campanhas. Appadurai manifesta de una forma mais eloquente o jogo entre observar o objeto e sua própria especificidade, e como observar o objeto pode nos levar de volta a sociedade:

“... we have to follow the things themselves, for their meanings are inscribed in their forms, their uses, their trajectories. It is only through the analysis of these trajectories that we can interpret the human transactions and calculations that enliven things. Thus, even though from a *theoretical* point human actors encode things with significance, from a *methodological* point of view it is the things-in-motion that illuminate their human and social context (2008:5).”

Sem importar o vínculo genuíno entre o produto e o lugar, ou a autenticidade do produto, estes objetos legitimam a *viagem*, e não a legitimidade do próprio produto. O prestígio não está por tanto na autenticidade do objeto, se é ou não madeira de ébano, mas na viagem, no in-alcancável de ditos produtos, pouco importando sua autenticidade. Por exemplo, grande parte da mercadoria vendida como *souvenirs* na Ilha de Páscoa,

como os colares de conchas, não é feita na Ilha de Páscoa, mas nas Filipinas. O turista que tem acesso, compra e leva os *souvenires* não está apreciando a originalidade do produto e sim o efeito de lembrança que ele permite, entre outras coisas, exibir seus objetos. Naturalmente, a situação é bem diferente com produtos que são consumidos para além do marco de *souvenir*, para os quais o local de origem do produto junto com sua autenticidade são tomados como valores importantes que muitas vezes representam formas artesanais de alguma região peculiar; como os objetos de vidro feitos em Murano (Itália) e os tapetes persas (Appadurai 2008, Spooner 2008).

Maurice Halbwachs (2004) aponta para a relação entre espaço, objetos e memória, para ele, a memória está situada espacialmente e os objetos dos grupos sociais refletem parte dessa memória social. Para o caso dos tripulantes, os objetos podem representar também um espaço de deslocamento, um espaço de fluxo, e com ele, uma memória associada à viagem, pois como Halbwachs afirma, há *tantas formas de representar o espaço como tantos são os grupos que o podem representar* (idem:166).

Os diferentes *souvenires* coletados tem um caráter de preciosidade e especificidade, e costumam ser comprados uma só vez, não importando se o viajante visita o lugar várias vezes. Quando estava a bordo do Montecruz em Puebla (Galícia, Espanha), justo no dia do revezamento, Pablo, tripulante de convés, de 21 anos, filho de José, que também se encontrava trabalhando a bordo, presenteou-me um javali africano (Abdijan, Costa do Marfim), minha própria lembrança – *exibida* agora em uma das estantes de livros da minha casa.

Foto Nº 37, Javali de Abdijan, Costa do Marfim (na minha estante).



Assim como os tripulantes, os antropólogos também temos nossas lembranças, as vezes as lembranças de um, são as lembranças de outro.

QUINTA PARTE:

TODO ZARPE TIENE UN RETORNO.

CAP.9: (DES)FRAGMENTANDO OU CERTAS CONCLUSÕES.

“Depois de terem necessariamente dividido e abstraído um pouco em excesso, é preciso que os sociólogos se esforcem para recompor o todo (Mauss 2003:311).”

CAP.9: (DES)FRAGMENTANDO OU CERTAS CONCLUSÕES.

“La “cultura” antropológica no es hoy lo que era antes. Y una vez que se percibe el desafío de la representación, como el retrato y la comprensión de encuentros históricos locales/globales, coproducciones, dominaciones y resistencias, es necesario concentrarse tanto en experiencias híbridas, cosmopolitas, como en otras, enraizadas, nativas (Clifford 1999:38).”

“Existen regiones, instituciones y personas que son portadoras de los procesos de globalización o son expuestas a ella de maneras diferentes (Ribeiro 2003:125).”

Os diferentes capítulos, cada um deles à sua maneira, buscaram construir histórias e biografias que são, em parte, genealogias de processos e vivências sobre inserções locais em redes globais e transnacionais. As diversas experiências das três gerações de tripulantes emprestaram historicidade às condições da transnacionalidade vividas atualmente.

Para o caso de Corral, pode-se considerar que uma demanda local, que aumentou com o passar dos tempos, gerou a categoria de trabalho “tripulante”, a qual foi se consolidando à medida que a demanda local se diversificou ao converter-se, primeiro, em um mercado nacional, e, mais à frente, em um mercado global de trabalho – satisfazendo, então, as demandas transnacionais, não localizadas em nenhum território particular. Esta trajetória está bem marcada, inicialmente, por circunstâncias locais e, posteriormente, por condições nacionais e internacionais. O desenvolvimento industrial forte e rápido de Valdivia durante o último quarto do século XIX, assim o desenvolvimento de Corral a partir do estabelecimento de baleeiras e da siderúrgica, consolidaram o trabalho de tripulante em Corral. O maremoto-terremoto de 1960, que destruiu grande parte de Corral, não destruiu a categoria de trabalho que havia se estabelecido, mas contribuiu para sua reinserção em empresas nacionais, seja por meios pessoais, seja por gestões do sindicato de Corral. O êxito, cada vez maior, da substituição de bandeiras nacionais por bandeiras de conveniência pela maior parte das companhias marítimas do mundo consolidou um mercado internacional de trabalho – um mercado que não conhece fronteiras. Foi nesse ambiente em que emergiu a reestruturação do sindicato, o qual soube inserir-se em nichos peculiares de demandas

de trabalho. Dessa forma, contando com as possibilidades oferecidas pelos novos convênios, o sindicato de tripulantes de Corral – e, com ele, a possibilidade do trabalho como tripulante – tiveram um novo auge na década de 1990, inserido nas redes transnacionais que se desenvolveram também por meio de relações local-local (nesse caso, Corral-Galícia) a partir do estabelecimento de convênios com algumas empresas espanholas da Galícia. Assim, o que era uma demanda de trabalho local se transformou, com o passar dos anos, em uma desterritorialização das relações de trabalho, que anteriormente haviam sido marcadas por relações de âmbito local. Foi desta forma que os tripulantes *corraleños*, e o trabalho deles, passaram a fazer parte de uma categoria de trabalho do tipo “trabalhador internacional”.

É interessante pensar nas diferentes vicissitudes das viagens, nas possíveis cartografias de viagem através das diferentes gerações. Explorei, para isso, a experiência real da viagem, as repercussões e leituras que se pode ter não só a partir dos relatos, dos acontecimentos, mas também a partir dos documentos e memórias. Questões todas que, somadas ao exercício de tornar visível a viagem, apontam para as diferentes formas das condições da transnacionalidade no trabalho e vida dos tripulantes.

Dizem que o óbvio pode brilhar tanto a ponto de nos cegar. É por isso que venho insistindo, para estudos tão variados como aqueles relacionados com uma antropologia rural ou com uma antropologia da globalização, na importância de exercícios genealógicos em busca de *emergentes* em nossa *episteme* específica de estudo (Foucault 1969). Imbricado a isso se encontra o rechaço ao uso imediato de categorias generalizantes, uma vez que estas podem acabar sendo parciais. Isto gera potenciais zonas teóricas, conceituais e empíricas obscuras. Meu aporte etnográfico buscou pensar a simultaneidade dos “ismos”. É difícil pensar uma sociedade da informação sem uma sociedade industrial que sustente uma tal tecnologia. É difícil pensar uma nova ruralidade sem a velha. É difícil pensar o global sem o local. É difícil pensar uma antropologia da globalização sem particularismos históricos boasianos, nem sem aporte da crítica pós-colonial. É difícil pensar o transnacionalismo no presente sem suas forças motoras no passado. Nesse sentido, a simultaneidades social e cultural que vive hoje no mundo, de formas tão diversas, difere, evidentemente, das anteriores. Mas o entendido não requer exclusivamente quadros analítico-teóricos novos, senão, pelo contrário, requer conjugações entre modos de pensar prévios que o considerem porque persistem

aspectos sociais e culturais anteriores. Assim, se considerarmos que as abordagens são clássicas porque são constantemente novas (Viveiros de Castro 2005:7), então, analogamente, persistem elementos sociais das sociedades, como o fazem, também, formas culturais das culturas.

O local do global para os tripulantes *corraleños* está em viver experiências transnacionais, experiências estas tornadas possíveis, em muitos aspectos, por formas de organização social local e também por uma historicidade peculiar do lugar. A inserção em um mercado internacional – ou, melhor ainda, transnacional –, é marcada pelo horizonte histórico que deu gênese à categoria de trabalho “tripulante” em Corral. Ao mesmo tempo, a força do parentesco como ordenador social e, digamos, garantidor da reprodução do grupo familiar (Bourdieu 2008), se mantém, de formas distintas, das primeiras às novas gerações.

A história anterior e recente, a memória e o trabalho do tripulante estão embutidos em uma trama de influências locais e globais que aparecem e se distinguem quando fazemos as perguntas pertinentes. Assim, notamos que há camadas de jogos identitários que mostram o impacto de algumas das dinâmicas existentes entre processos homogeneizadores e heterogeneizadores (Ribeiro 2003). Trata-se, acima de tudo, de descobrir o que há, realmente, por trás dos processos globalizadores e das condições transnacionais que, sem a experiência etnográfica, parecem tão vagos, vazios de vida e de significado. Acredito que o caso do trabalho dos tripulantes em Corral, vivido por suas diferentes gerações, é um caso *único dos possíveis* (Bourdieu 2008; Lopes 1988) que permite gerar novas discussões e reflexões. Tal perspectiva resgata um exercício apropriado ao estudo de processos vinculados a formas de expansão capitalista: relaciono uma certa arqueologia de uma categoria de trabalho e de histórias de vida, conjugando tempo, lugares e pessoas, para dar luz a entendimento sobre processos transnacionais marcados em esferas de jogos de estruturação entre o local e o global.

Há, sem dúvida, outros Corrais e outros tripulantes capazes de mostrar novas vicissitudes de uma antropologia da globalização, recordando que toda história de um sobrenome (globalização) está vinculada também à história de um nome que lhe dá vida (antropologia). Cabe considerar que a virtude da antropologia reside em pensar através de nossas etnografias. São elas que, em parte, conformam nossos mundos possíveis e os

marcos para estudá-los. Ao mesmo tempo, ironicamente, é por meio delas que logramos (re)questionar configurações de mundos possíveis.

Finalmente, inspirado nas observações loquazes de Wolf ([1982]2005) ao discutir questões semelhantes, é necessário dizer que a globalização não existe porque os cientistas sociais a cunharam discursivamente. De fato, a expansão capitalista, a consolidação de modelos pós-fordistas, a globalização com seus diferentes processos, e as condições da transnacionalidade têm suas próprias histórias. Antes de mais nada, a globalização é *histórica*, resgata as transformações do tempo, transformações sempre graduais, vividas por comunidades e pessoas em lugares específicos e em tempos específicos, como as diferentes gerações de tripulantes de Corral.

BIBLIOGRAFÍA

Abranson, Eric 1979. *Ships and Seafarers. Tales of ships and of the man who sailed in them.* Mcdonald Educational, Londres.

Acquarone, F. 1960. *A história da Navegação. A conquista do mar.* Irmãos Pongetti, Rio de Janeiro.

Alderton, T. et all 2004. *The Global Seafarer.* International Labour Office, Ginebra.

Alfonso, José 1900. *Un viaje a Valdivia: la civilización alemana en Chile.* Imprenta Moderna, Santiago de Chile.

Appadurai, Arjun [1984] 2008. *Introduction: commodities and the politics of value.* In: Arjun Appadurai (ed.) *The Social Life of Things*, Cap. 2, pp. 3 – 63, Cambridge University Press, UK.

----- **2001.** *La modernidad desbordada.* Ediciones Trilce y Fondo de Cultura Económica, Argentina.

Almonacid, Fabian 1998. *Valdivia 1870 – 1935 Imágenes e Historias.* Universidad Austral de Chile, Valdivia.

Antunes, Ricardo 1995. *Adeus ao Trabalho. Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho.* Cortez Editora, São Paulo.

Augé, Marc 2002. *Los no lugares. Espacios del anonimato.* Editorial Gedisa, Barcelona.

Ballard, R., Eugene, T. 2004. *Seafarers. Mystery and the Ancient.* National Geographic, Washington DC.

Bash, Linda, Schiller, Nina & Blanc, Cristina 2003. *Nations Unbound. Transnational Projects, Postcolonial Predicaments and Deterritorialized Nation-States.* Routledge, Nueva York.

Barley, Nigel 2005. *El antropólogo inocente.* Editorial Anagrama, Barcelona.

Barnard, Alan 2001. *History and theory in Anthropology.* Cambridge University Press, Cambridge.

Benavides, Juan et all 1998. *Ciudades y Arquitectura portuaria.* Editorial Universitária, Santiago de Chile.

Bourdieu, Pierre 2008. *Razões Práticas. Sobre a teoria da ação.* Papyrus Editora, São Paulo.

Brah, Avtar 1998. *Cartographies of diaspora.* Routledge, Londres.

Braz Da Silva, A. M. 1964. *Gíria Marinheira. Como falam os homens do mar.* s/i, Rio de Janeiro.

Cariola, Carmen, Sunkel, Osvaldo 1982. *La Historia Económica de Chile 1830 y 1930: Dos ensayos y una bibliografía.* Ediciones Cultura Hispanica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid.

Castells, Manuel 2008. *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. Volume I: Sociedade em Rede.* Paz e Terra, São Paulo.

Casson, Lionel 1991. *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times.* Princeton University Press, New Jersey.

Chonchol, Jacques 1996. *Sistemas agrarios en América Latina.* Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile.

Clifford, James 1999. *Itinerarios transculturales.* Editorial Gedisa, Barcelona.

----- **2001.** *Dilemas de la Cultura. Antropología, literatura y arte en la perspectiva posmoderna.* Editorial Gedisa, Barcelona.

Connerton, Paul 1999. *Como as sociedades recordam.* Celta Editora, Oeiras.

Conway, Martin 1998. *El inventario de la experiencia: memoria e identidad.* In: *Memorias Colectivas de Procesos Culturales y Políticos*, Páez et al., pp. 49-82, Universidad del País Vasco, Bilbao.

Crapanzano, Vincent 1985. *Tuhami. Portrait of a Moroccan.* The University of Chicago Press, Chicago.

Curtin, Philip 1986. *Cross-cultural Trade in World History.* Cambridge University Press, EEUU.

Das, Veena 1995. *Critical Events.* Oxford University Press, Cambridge.

----- **2007.** *Life and Words: Violence and the Descent into the Ordinary.* University of California Press, EEUU.

Dawson, Philip 2000. *The great liners.* In: *The Conway History of Seafaring in the Twentieth Century*, Alaister Couper et al., Cap. 2, pp. 26-44. Conway Maritime Press, Estados Unidos.

De Ovalle, Alonso [1646] 1969. *Historica Relación del Reino de Chile.* Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Des Chena, Mary 1997. *Locating the past.* In *Anthropological Locations*, Akhil Gupta and James Ferguson (eds.), pp. 66-85, University of California Press, California.

Díaz Crovetto, Gonzalo 2003. *Reflexiones sobre Identidad Local y Prácticas Productivas del Valle Central de Chile; San Pedro.* Revista PóS, Vol VII, pp. 105-123, Brasilia.

----- 2005. *Entre a manutenção e a mudança. A produção convencional e a natural entre famílias produtoras nipo-brasileiras na localidade de Brazlândia-DF*. Disertación de Magíster, Universidad de Brasília, 136 pp.

----- 2006. *Localidades Rurales: Nuevos y Viejos Desafíos para una Antropología Rural*. Actas V Congreso de Antropología, Tomo I, pp. 530-538, Santiago de Chile.

----- 2004. *Aplicando Identidad, Identidad Aplicada. Reflexiones sobre dos estudios de caso sobre identidad cultural en el sector rural de Chile*. *Comunidade Virtual de Antropología*, Número 17. http://www.antropologia.com.br/tribo/vram/m_vram_gt17.htm

----- 2008. *Antropologías mundiales en cuestión: diálogos y debates*. Wan E-Journal, pp. 131-155. http://www.ram-wan.net/documents/05_e_Journal/journal-3/5-díaz.pdf

Domeyko, Ignacio 1850. *Memoria sobre la colonización en Chile*. Imprenta Julio Belén y Cia., Santiago de Chile.

Donn, Clifford B. 1992. *Introduction*. In: *Trouble on Board*, Paul K. Chapman, Pp. xix-xxxii, ILR Press, New York.

Douglas, Mary 1991. *Pureza e Perigo*. Edições 70, Lisboa.

Douglas, Mary, Ischerwood Baron [1979] 2002. *The world of goods. Towards an anthropology of consumption*. Routledge, New York.

Eckert, Cornelia 1998. *Memória e Identidade*. Em: Freitas, C. (org.), Anais do I Seminário e da II Semana de Antropologia da UCG. Editora UCG, Goiânia.

Elias, Norbet 1994. *A Sociedade dos Indivíduos*. Jorge Zahar Editores, Rio de Janeiro.

----- 2000. *Os estabelecidos e os outsiders*. Jorge Zahar Editores, Rio de Janeiro.

Eriksen, Thomas, Nielsen, Finn 2007. *História da Antropologia*. Editora Vozes, Petrópolis.

Eyzaguirre, Jaime [1967] 1998. *Historia de las instituciones políticas y sociales de Chile*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

----- 1968. *Breve Historia de las Fronteras de Chile*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Fabian, Johannes 2002. *Time and the other: how anthropology makes its object*. Columbia University Press, EEUU.

Featherstone, Mike 1999. *Cultura Global: Introdução*. Em: *Cultura Global*, Mike

Featherstone (ed.), pp. 7-21, Editora Vozes, Petrópolis.

Feldman-Bianco, Bela 2009. *Re-inventando a localidade. Globalizacao heterogênea, escala da cidade e a incorporacao desigual de migrantes transnacionais.* In: Horizontes Antropológicos, Ano 15, n. 31, p. 19-50, Porto Alegre.

Ferguson, James & Akhil Gupta 1997. *Discipline and Practice: "The Field" as Site, Method and Location in Anthropology.* In Anthropological Locations, James Ferguson and Akhil Gupta (eds.), pp. 1-46, University of California Press, Los Angeles.

Filippi, Alfonso 1997. *El comodoro Andreson y la actividad ballenera Austral y Antártica Chilena.* Revista de Marina, Vol. 115/838, pp. 457-469. Valparaíso.

Foucault, Michel 1969. *Las palabras y las cosas. Una arqueología de las ciencias humanas.* Siglo XXI, México.

----- **2000.** *Vigiar e Punir.* Editora Vozes, Petrópolis.

Garrido et all 2006. *Historia de la Marina Mercante Chilena.* Asociación Nacional de Armadores, Valparaíso.

Gale, Alison 2000. *The global sea.* In: *The Conway History of Seafaring in the Twentieth Century*, Alaister Couper et all, Cap. 10, pp. 190-212. Conway Maritime Press, Estados Unidos.

García Canclini, Nestor 2001. *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad.* Editorial Paidós, Buenos Aires.

Geertz, Clifford 1988. *Works and lives. The anthropologist as author.* Stanford University Press, EEUU.

Grove, Eric 2002. *The race of sea supremacy.* In: *The Conway History of Seafaring in the Twentieth Century*, Alaister Couper et all, Cap. 1, pp. 10-24. Conway Maritime Press, Estados Unidos.

Goffman, Erving 1961. *Asylums.* Anchor Books, Estados Unidos.

Gonzalez Cangas, Yanko 2004. *Óxidos de Identidad: Memoria Y Juventud Rural en el Sur de Chile (1935 – 2003).* Tesis de Doctorado, Universidad de Barcelona.

Guarda, Gabriel 2001. *Nueva Historia de Valdivia.* Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago.

Gold, Edgar 1981. *Maritime Transport. The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law.* Lexington Books, EEUU.

Halbwachs, Maurice 2004. *A Memória Coletiva.* Centauro Editora, São Paulo.

Hannerz, Ulf 1997. *Fluxos, Fronteiras, Híbridos: Palavras-Chave Da Antropologia Transnacional.* Mana, Vol. 3, N°1, pp. 7-39, Rio do Janeiro.

----- 1999. *Cosmopolíticas e locais na cultura global*. En: Cultura Global, Mike Featherstone, pp. 251-266, Editora Vozes, Petrópolis.

Harvey, David 2002. *A condição pós-moderna*. Editorial Loyola, São Paulo.

Hobsbawn, Eric 2008. *Era dos Extremos. Breve Seculo XX 1914-1991*. Companhia das Letras, São Paulo.

Kaplan, Marcos 1974. *Formação do Estado Nacional na América Latina*. Edições Livraria Eldorado, Brasil.

Kearney, Michael 1996. *Reconceptualizing the peasantry*. Westview Press, EEUU.

Kopytoff, Igor [1984] 2008. *The Cultural biography of things: commoditization as process*. In: Arjun Appadurai (ed.) *The Social Life of Things*, Cap. 2, 64 – 91, Cambridge University Press, UK.

Krebs, Andrea et all 2001. *Los Alemanes y la comunidad chileno-alemana*. Liga Chileno-Alemana, Santiago de Chile.

Krebs, Ricardo 2001. *Prólogo*. In: *Los Alemanes y la comunidad chileno-alemana*. Andrea Krebs et all, pp. 6 – 8, Liga Chileno-Alemana, Santiago de Chile.

Jeans, Peter 2007. *Seafaring Lore & Legend*. International Marine / Mc Graw Hill, Estados Unidos.

Lagness, L.L., Frank, Gelya 1981. *Lives: An Anthropological Approach to Biography*. Chandler & Sharp Publishers, EEUU.

Levi-Strauss, Claude 2001. *Tristes trópicos*. Companhia das Letras, São Paulo.

Lewellen, Ted. C. 2002. *The Anthropology of Globalization. Cultural Anthropology enters the 21st Century*.

Linebaugh, Peter & Rediker, Marcus 2008. *A Hidra de muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a historia oculta do Atlântico revolucionário*. Companhia das Letras, São Paulo.

Lloyd, Martin 2005. *The History of Man's Most Travelled Document*. The History Press, Londres. Bergin & Garvey, Wesport.

Malinowski, Bronislaw 1997. *Um diário no sentido estrito do termo*. Record, Rio de Janeiro.

Marcus, George 1998. *Ethnography in/of the World System. The emergence of multi-sited ethnography*. In *Ethnography through thick and thin*, George Marcus (comp.). Pp.79-104. Princeton University Press, Princeton.

Marcus, George 1986. *Contemporary Problems of Ethnography in the Modern the World System*. In: *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*, James

Clifford e George Marcus, pp. 165-193. University of California Press, EEUU.

Marcus, George, Fischer, Michael 1986. *Anthropology as Cultural Critique. An experimental movement in the human sciences.* The University of Chicago Press, Chicago.

Martner, Carlos 1999. *El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global.* Revista EURE, Vol. 25, n° 75, p. 103-120, Santiago de Chile.

Mauss, Marcel 2003. *Sociologia e Antropologia.* Cosac Naify, São Paulo.

Mattos, Adherbal Meira 2008. *O novo direito do Mar.* Renovar, Rio de Janeiro, Brasil.

Millán, Augusto 1999. *Historia de la Minería del Hierro en Chile.* Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Mintz W., Sidney 1985. *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History.* Penguin Books, EEUU.

Mollet du Jardin, Michel 1993. *Europe and the sea.* Blackwell Publishers, Oxford, United Kingdom.

Nordstrom, Carolyn 2007. *Global Outlaws.* University of California Press, EEUU.

Núñez, Carlos 1993. *Episodios de la vida Corral.* Auto-edición. Valdivia.

Østreng, Dorte s/d . Sailors – Cosmopolitans or Locals? Occupational identity of sailors on ships in international trade. Mimeo.

Peirano, Mariza 2006. *A teoria vivida e outros ensaios de antropologia.* Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro.

Pérez Rosales, Vicente 1882. *Recuerdos del pasado.* s/i, Santiago de Chile.

Pollak, Michael 1992. *Memória e Identidade Social.* In: Estudos Históricos, vol. 10, Rio de Janeiro.

Rabinow, Paul 1977. *Reflections on Fieldwork in Morocco.* University of California Press, Berkeley.

Redfield, Robert 1941. *Tepoztlan a Mexican Village. A Study of folk life.* The University of Chicago Press, Chicago.

Ribeiro, Gustavo Lins 1991. *Empresas Transnacionais. Um grande projeto por dentro.* Anpocs – Editora Zero, São Paulo.

----- **2000.** *Cultura e Política no Mundo Contemporâneo.* Editora Universidade de Brasília, Brasília.

----- **2003.** *Postimperialismo: Cultura y Política en el mundo*

Contemporáneo. Editorial Gedisa, Barcelona.

----- **2008**. *Do Nacional ao Global. Uma trajetória*. Séria Antropologia, Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília.

Roa, Armando, Tellier, Jorge 1993 (eds.). *La invención de Chile*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Sahlins, Marshall 2007. *Cultura na Prática*. Editora UFRJ, Rio de Janeiro.

Sassen, Saskia 1991. *The global City*. Princeton University Press, Princeton.

----- **2007**. *Una sociología de la globalización*. Katz Editores, Argentina.

Sepúlveda O., Jorge 1997. *La epopeya de la industria ballenera en Chile*. Revista de Marina, Armada de Chile. Vol 155 / 841, pp. 544-558. Valparaíso.

Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) 2000. *El Maremoto del 22 de Mayo de 1960 en las Costas de Chile*. SHOA, Valparaíso.

Sham, Malcom 2005. *Internacional Law*. Cambridge University Press, United Kingdom.

Silva, Fernando 2006. *La organización nacional*. In: Sergio Villalobos et all, Historia de Chile, pp. 453-561. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Silva, Osvaldo 2000. *Breve Historia Contemporánea de Chile*. Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile.

Skewes, Juan Carlos 2001. *Reconversiones de otro tiempo: la vernacularización de los Altos Hornos de Corral*. Propositiones, v. 32, 2001. pp. 302-321, Chile.

Sobol, John [1961] 1986. *Huachipato: A Study in Industrial Development*. University Microfilms International / Ann Arbor, Michigan, EEUU.

Steinberg, Philip 2001. *The Social Construction of The Ocean*. Cambridge University Press, United Kingdom.

Steward, Julian 1972. *Theory of Cultural Change. The methodology of multilinear evolution*. University of Illinois Press, EEUU.

Stotz, Wolfgang 1997. *Las áreas de manejo en la ley de Pesca y Acuicultura: Primeras Experiencias y Evaluación de la utilidad de esta herramienta para el recurso loco*. En: Estudios Oceanológicos, Vol. 16, pp.67-86, Facultad de Recursos del Mar, Universidad de Antofagasta, Chile.

Stopford, Martin 2006. *Maritime Economics*. Routledge, London.

Sturken, Maritha. 1997. *Tangled Memories*. Univ. of California, EEUU.

Subiabre, Ariela et al 1977. *Análisis Geográfico de Corral.* Dirección de Investigación, Universidad Austral de Chile.

Trouillot, Michel-Rolph 2003. *Global Transformations. Anthropology and the Modern World.* Palgrave Macmillan, New York.

Taylor, S.J., Bogdan, R. 1988. *Introducción a los métodos cualitativos de investigación.* Paidós, México.

Torpey, John 2000. *The invention of the passport: Surveillance, Citizenship, and the State.* Cambridge University Press, Cambridge.

Villalobos, Sergio 1982. *Comercio y Contrabando en el Río de la Playa y Chile.* Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires.

Woodman, Richard 2002. *The history of the Ship. The comprehensive story of seafaring from the earliest times to the present day.* Conway Maritime Press, London.

Wolf, Eric [1982] 2005. *Europa y la gente sin historia.* Fondo de Cultura Económica. México.

----- **2001.** *As perspectivas globais na antropologia: problemas e possibilidades.* En: *As Dimensões Culturais da Transformação Global. Uma abordagem antropológica,* Lourdes Arizpe (org.), pp. 35-50, Edições UNESCO Brasil, Brasília.

Woortmann, Ellen F. 1998. *Homens de Hoje, Mulheres de Ontem: gênero e memória no seringal.* Em: Freitas, C., *Anais do I Seminário e da II Semana de Antropologia* UCG, Editora UCG, Goiânia.

Woortmann, K. e Woortmann, E.F. 1997. *O Trabalho da Terra: a lógica simbólica da lavoura camponesa.* Editora UnB, Brasília

Zacher, Mark, Sutton, Brent 1995. *Governing Global Networks: International Regimes for Transportation and Communications.* Cambridge University Press, United Kingdom.

Anuarios y Fuentes Estadísticas.

Anuario Estadístico de la República de Chile, Años 1922 – 1951. Oficina Central de Estadística, Santiago de Chile.

Boletín Estadístico Marítimo Histórico, Años 1992-2008. In <http://www.directemar.cl/>

Artículos en Magazines y Diarios.

Gutiérrez, Juan M. 2004. *Grupo Calvo: los reyes del atún.* In: Revista Latexo, Num. XLEX, pp. 14-17, Editado por Ureca (Unión Recreativa de Empleados de la Caixa Nova), España.

Obras Literarias.

Conrad, Joseph (1917) 1980. *La línea de la sombra.* Club Bruguera, Buenos Aires.

Conrad, Joseph (1902) 2006. *Juventude.* L&PM, São Paulo.

Melville, Herman (1851) 2005. *Moby Dick.* Martin Claret, Sao Paulo.

Melville, Herman (1889) 1998. *Billy Budd, marinero.* Unidad Editorial, Madrid.

Leyes, Reglamentos, Códigos, Convenios y Documentos de Trabajo.

Armada de Chile – Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante 2005. *Código de Comercio. Libro III. De la Navegación y el Comercio Marítimos.* Imprenta de la Armada, Valparaíso.

Armada de Chile – Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante 2005. *Ley de Navegación .Reglamento del Artículo 137 de la Ley de Navegación.* Imprenta de la Armada, Valparaíso.

Armada de Chile – Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante 1999. *Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado.* Imprenta de la Armada, Valparaíso.

Armada de Chile 1994. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* Imprenta de la Armada, Valparaíso.

Autoridad Marítima de Panamá 2008.

Filmografía.

Andrés Wood 2001. *La fiebre del loco.*

ANEXO

A N E X O

Mapa do uso do habitat de Corral.

Informações do Movimento Portuario: Quadros e Gráficos detalhados.

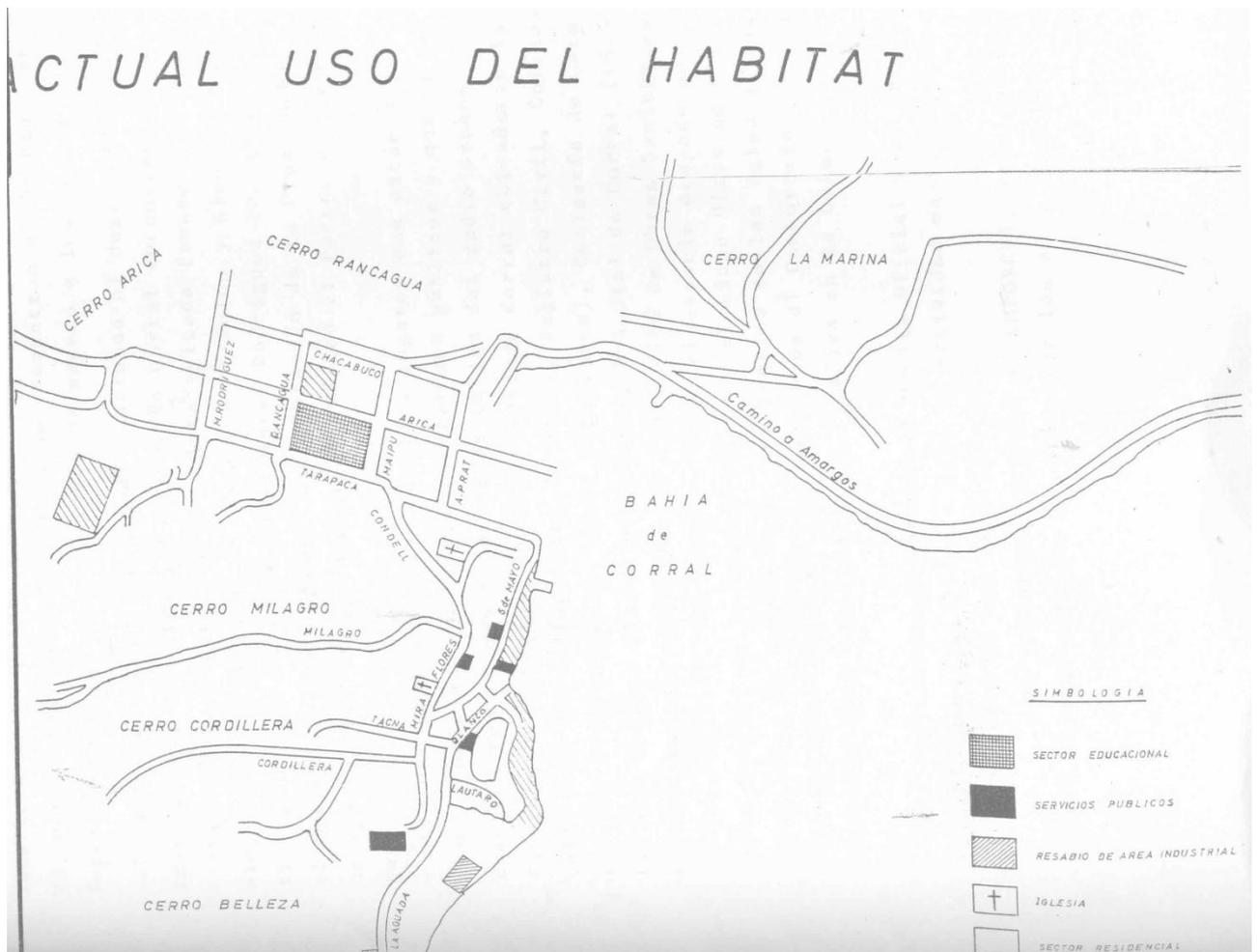
Ensaio Fotográfico.

A viagem pelos tripulantes.

Momentos do Montecruz em Puebla.

Mapa do uso do habitat de Corral.

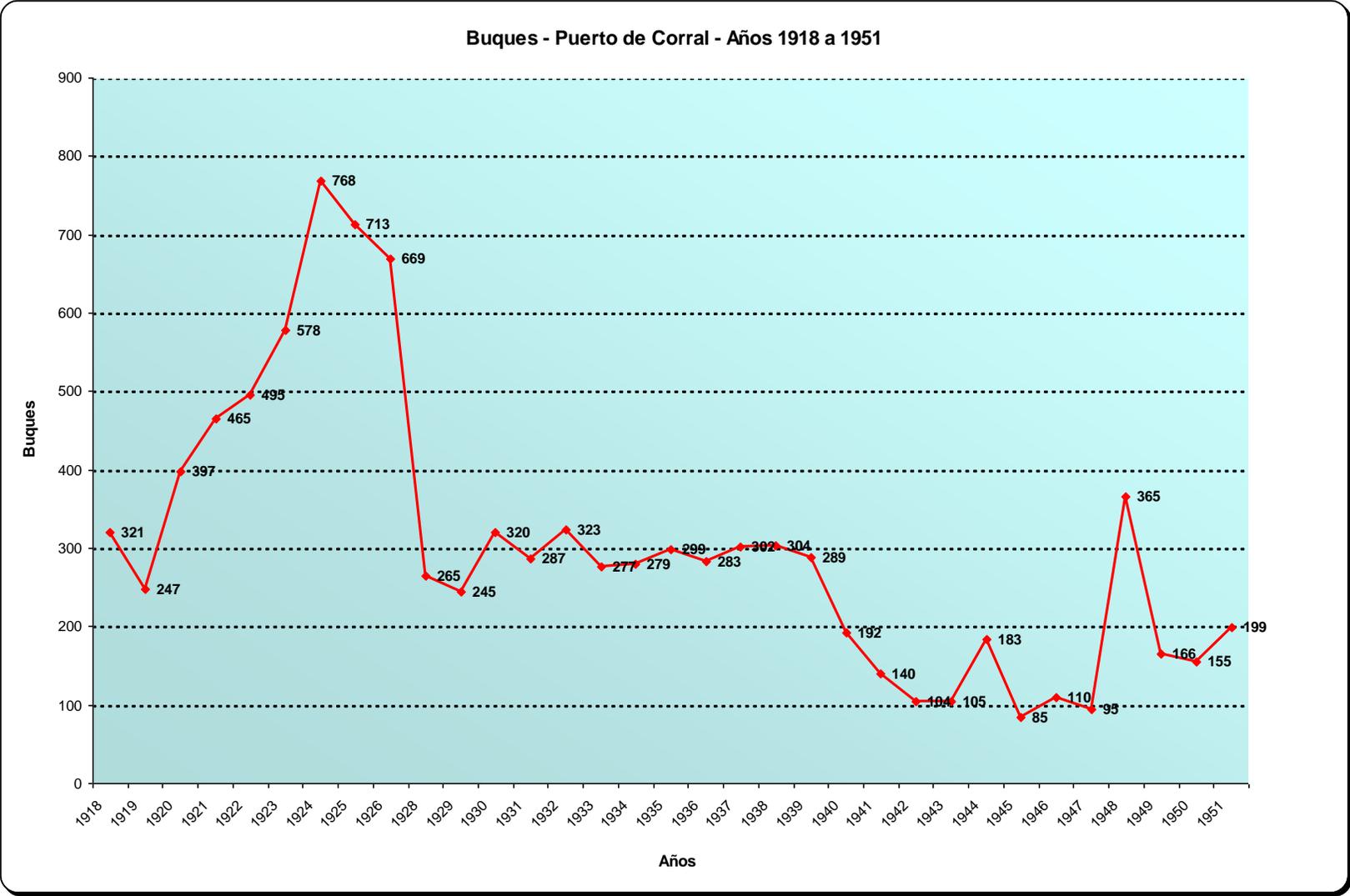
Me parece interesante este mapa, que se bem antigo (Subiabre et all 1977), mostra a composición espacial de Corral, distinguindo os nomes dos morros.



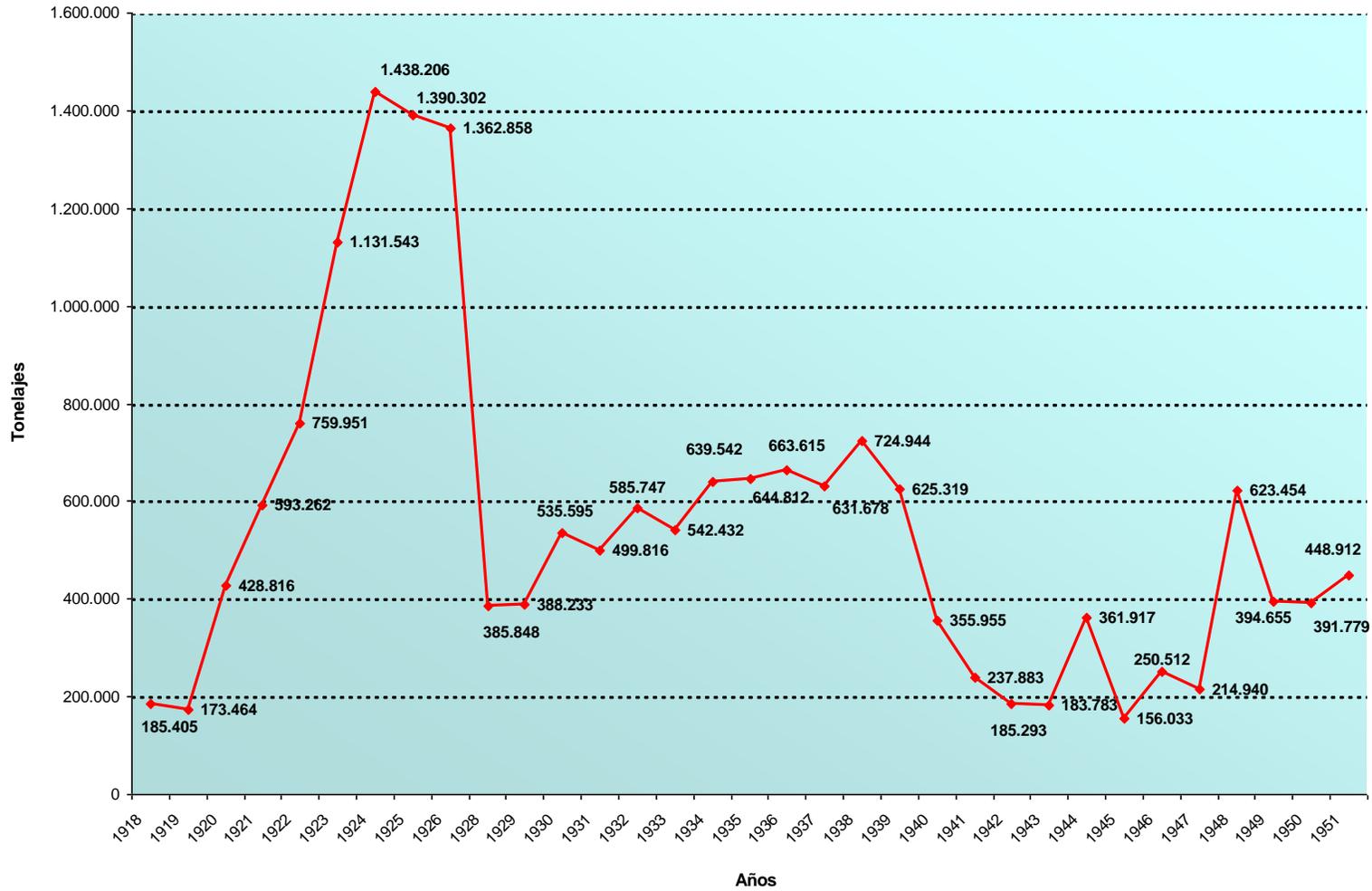
Informações do Movimento Portuario: Quadros e Gráficos detalhados.

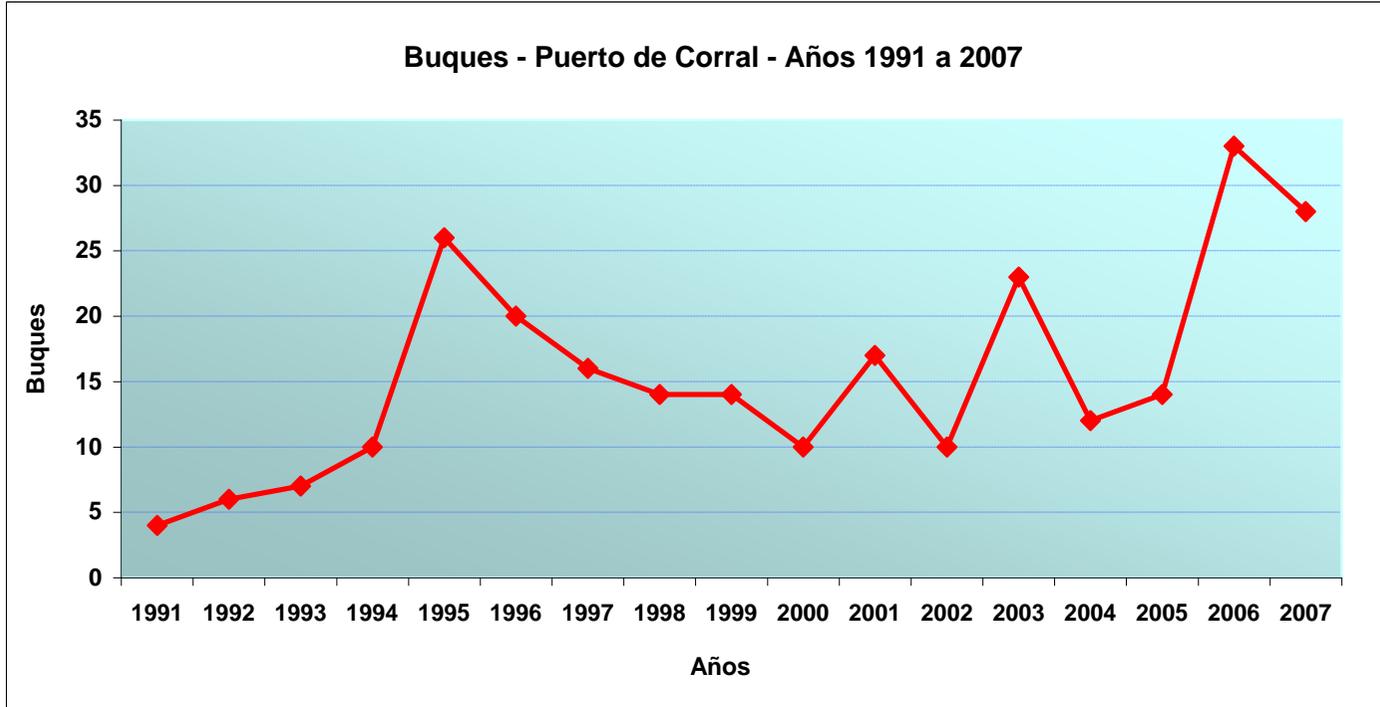
Disponho aqui uma serie de informações detalhadas sobre o movimento portuário de Corral. Infor,ação que foi sistematizada a partir de varias fontes: Libro de Registro na Capitanía de Porto de Corral, Anuario Estadístico de la República de Chile (Años 1922 – 1951) e Boletín Estadístico Marítimo Histórico (Años 1992-2008).

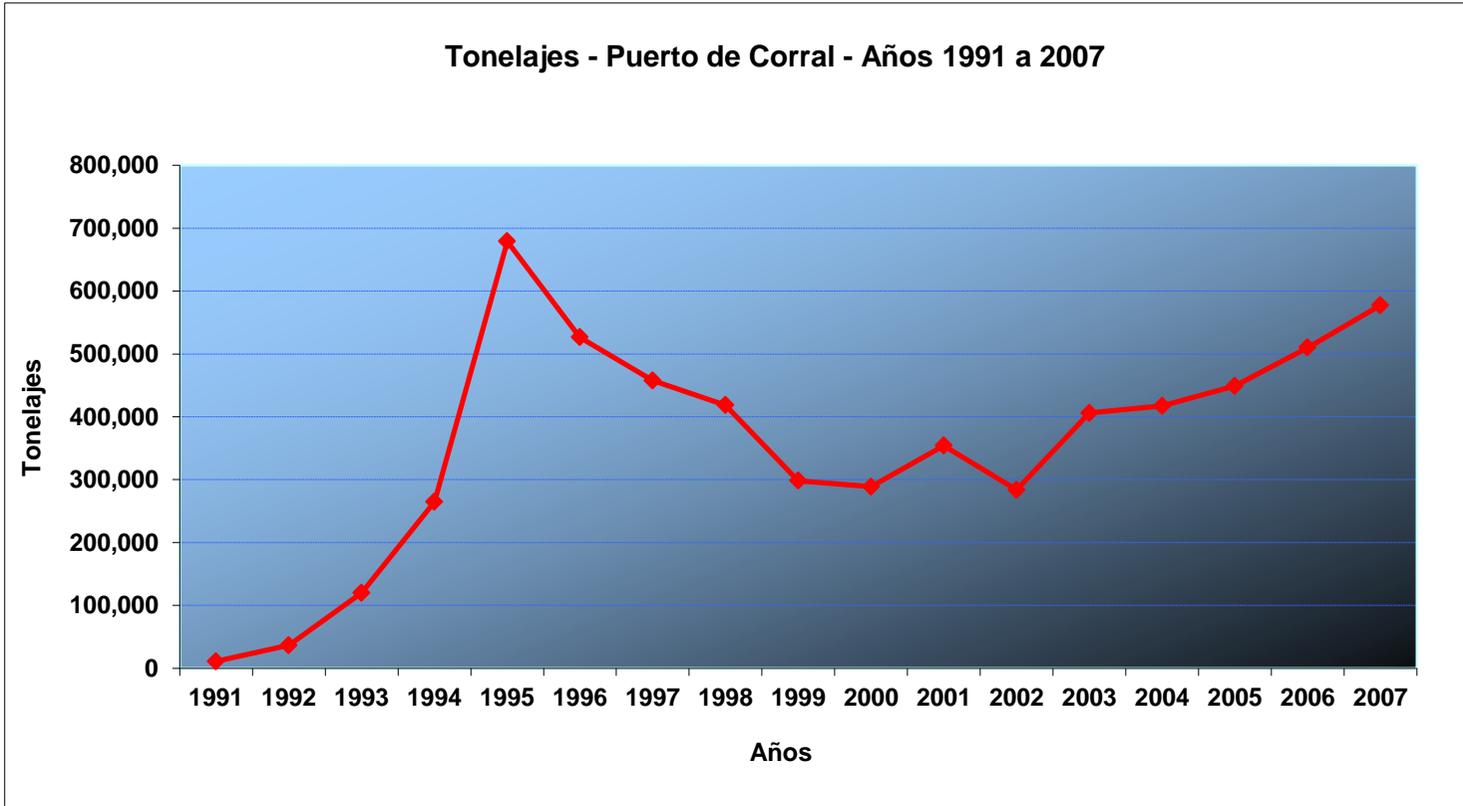
	Navegacion Exterior						Navegacion de Cabotaje						Total General	
	Bandera chilena		Bandera Extranjera		Total		Bandera chilena		Bandera Extranjera		Total			
	N. Buques	Tonelaje	N. Buques	Tonelaje	N buques	Tonelaje	N. Buques	Tonelaje	N. Buques	Tonelaje	N. buques	Tonelaje	N. buques	Tonelaje
1918	3	696	6	16.667	9	17.363	285	138.228	27	29.814	312	168.042	321	185.405
1919	0	0	0	0	0	0	232	134.604	15	38.860	247	173.464	247	173.464
1920	12	5.936	55	161.430	67	167.366	273	166.167	57	95.283	330	261.450	397	428.816
1921	21	15.118	72	197.444	93	212.562	302	238.248	70	142.452	372	380.700	465	593.262
1922	4	1.816	149	447.092	153	448.908	315	247.567	27	63.476	342	311.043	495	759.951
1923	8	19.820	229	727.261	237	747.081	337	373.040	4	11.422	341	384.462	578	1.131.543
1924	8	14.525	259	851.774	267	866.299	494	552.814	7	19.093	501	571.907	768	1.438.206
1925	8	15.015	225	781.154	233	796.169	459	532.250	21	61.883	480	594.133	713	1.390.302
1926	0	0	238	808.421	238	808.421	401	459.472	30	94.965	431	554.437	669	1.362.858
1927	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
1928	1	2.532	4	9.766	5	12.298	251	335.197	9	38.353	260	373.550	265	385.848
1929	1	1.870	6	20.410	7	22.280	227	319.120	11	46.833	238	365.953	245	388.233
1930	1	3.458	6	17.398	7	20.856	306	487.826	7	26.913	313	514.739	320	535.595
1931	2	5.990	4	13.132	6	19.122	276	456.959	5	23.735	281	480.694	287	499.816
1932	1	2.487	55	172.366	56	174.853	264	393.318	3	17.576	267	410.894	323	585.747
1933	0	0	58	178.561	58	178.561	219	363.871	0	0	219	363.871	277	542.432
1934	0	0	83	279.767	83	279.767	195	349.935	1	9.840	196	359.775	279	639.542
1935	2	2.412	87	291.193	89	293.605	209	341.718	1	9.489	210	351.207	299	644.812
1936	1	1.755	80	273.258	81	275.013	201	383.818	1	4.784	202	388.602	283	663.615
1937	0	0	97	310.504	97	310.504	205	321.174	0	0	205	321.174	302	631.678
1938	0	0	98	326.047	98	326.047	206	398.897	0	0	206	398.897	304	724.944
1939	0	0	77	236.950	77	236.950	212	388.369	0	0	212	388.369	289	625.319
1940	0	0	18	40.074	18	40.074	173	298.812	1	17.069	174	315.881	192	355.955
1941	0	0	8	19.119	8	19.119	132	218.764	0	0	132	218.764	140	237.883
1942	0	0	1	2.344	1	2.344	103	182.949	0	0	103	182.949	104	185.293
1943	0	0	4	7.235	4	7.235	-	-	-	-	101	176.548	105	183.783
1944	0	0	2	5.303	2	5.303	-	-	-	-	181	356.614	183	361.917
1945	0	0	6	14.672	6	14.672	-	-	-	-	79	141.361	85	156.033
1946	0	0	28	87.149	28	87.149	-	-	-	-	82	163.363	110	250.512
1947	-	-	-	-	34	102.762	-	-	-	-	61	112.178	95	214.940
1948	-	-	-	-	39	122.802	-	-	-	-	326	500.652	365	623.454
1949	-	-	-	-	46	156.836	-	-	-	-	120	237.819	166	394.655
1950	-	-	-	-	48	156.174	-	-	-	-	107	235.605	155	391.779
1951	-	-	-	-	43	131.172	-	-	-	-	156	317.740	199	448.912



Tonelajes - Puerto de Corral - Años 1918 a 1951







A viagem pelos tripulantes.

Presento umas poucas fotos do arquivo fotográfico pessoal de alguns tripulantes, que gentilmente, me cederam para que navegasse con eles.





Momentos do Montecruz em Puebla.

